

# STOCKHOLM — VESTERÅS — BERGSLAGENS NYA JERNVÄGS AKTIEBOLAGS

## 4% OBLIGATION

Litt. A.

— å —

N<sup>o</sup>

**KRONOR 1 0 0 0 0 0 i GULDMYNT**

utgörande andel af ett med Aktiebolaget Stockholms Handelsbank och Bankirfirman C. G. Cervin emot säkerhet af första inteckning uti bolagets jernväg emellan Stockholm och Köping med bibana emellan Tillberga och Engelsberg afslutadt lån å Tio millioner (10,000,000) kronor att efter utlottning amorteras åren 1905—1961.

Till innehafvaren af denna obligation betalar Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag i enlighet med omstående amorteringsplan den 15 Juli det år, som obligationen efter utlottning är till betalning förfallen,

**Kronor TIO TUSEN Kronor,**

hvarjemte intill nyssnämnda dag ränta å beloppet efter fyra (4) procent om året half-årsvis med 200 kronor den 15 Januari och den 15 Juli af bolaget erlägges emot återställande af den vid hvarje liquid förfallna räntekupongen.

Denna obligation skall emot Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag ega full och gällande kraft utan förnyelse inom den preskriptionstid, som i afseende på skuldebref i svensk lag är eller kan blifva föreskrifven, dock ej längre än tio år efter förfallodagen.

Utlottade obligationer och förfallna räntekuponger äro betalbara hos Aktiebolaget Stockholms Handelsbank och Bankirfirman C. G. Cervin.

I öfrigt gäller till efterrättelse det om lånet upprättade kontrakt, som i hithörande delar finnes härefter aftryckt. Stockholm den 15 Juli 1897.

För Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag,

*R. G. Cervin*

*M. W. Johansson*





# Lånekontrakt.

## § 1.

För lånebeloppet, 10,000,000 kronor, utfärdar låntagaren på innehafvaren ställda, med fyra (4) procent årlig ränta löpande, den 15 Juli 1897 dagtecknade obligationer, nämligen:

600 st. å kr. 10,000 =	kr. 6,000,000
750 » » » 5,000 =	» 3,750,000
250 » » » 1,000 =	» 250,000

Kr. 10,000,000.

Lånet förräntas och amorteras under en tid af 64 år i öfverensstämmelse med detta kontrakt och en till detsamma fogad amorteringsplan, dervid dock låntagaren eger rätt att redan från och med första utlottningsåret 1905 bestämma utlottningsbeloppet högre än det i planen fastställda. Låntagaren eger dessutom rätt att från och med 1904 tre månader efter uppsägning, som kungöres på sätt här nedan om utlottnings stadgas, infria samtliga utelöpande obligationer, dock skall städse återbetalningstiden sammanfalla med kupongtermin.

Räntan betalas den 15 Januari och den 15 Juli hvarje år, för hvilket ändamål obligationerna förses med halfårsvis förfallande, på innehafvaren ställda räntekuponger.

Amortering af lånet verkställles efter utlottnings, som på låntagarens föranstaltande skall ske inför Notarius Publicus i Stockholm under Mars månad hvarje år under amorteringstiden, första gången i Mars 1905; börande inom 14 dagar efter utlottnings genom låntagarens försorg 3 gånger kungöras i Sveriges officiella tidning samt uti två i Stockholm utkommande tidningar hvilka obligationer i följd af utlottnings komma att den 15:de derpå följande Juli inlösas. Andra meddelanden rörande detta lån skola jemväl införas uti nyssnämnda tidningar.

Försummar låntagaren sin skyldighet att låta verkställa utlottnings, skall sådan under April månad förrättas genom långifvarnes försorg.

För utlottad obligation godtgöres ränta endast till och med förfalldagen, och då den till inlösen företes, skall den vara åtföljd af alla till densamma hörande räntekuponger, kommande i

annat fall ett mot de felande kupongerna svarande belopp att vid obligationens inlösen innehållas. För obligationer och räntekuponger, hvilkas belopp icke uttagas inom 10 år från deras förfalldag, har innehafvaren förlorat all rätt till betalning, och komma de medel, som varit afsedda för deras inlösen, att tillfalla låntagaren.

## § 2.

Låntagaren förbinder sig att till säkerhet för ifrågavarande obligationer bereda långifvarne inteckning med första förmånsrätt uti låntagarens jernväg och öfriga tillhörigheter af beskaffenhet att kunna blifva föremål för inteckning i öfverensstämmelse med Kongl. Förordningen den 15 Oktober 1880 angående inteckning i jernväg.

För detta ändamål och då jernvägen i denna stund är graverad af tvenne särskilda obligationslån å ett sammanlagdt skuldbelopp af 6,665,600 kr. skall den för nu kontraherade lån inslytande valuta i första hand användas till infriande af äldre utelöpande obligationer, hvilka i den mån de presenteras till betalning och blifva infriade skola makuleras och förvaras hos Aktiebolaget Stockholms Handelsbank intill dess de för obligationerna meddelade inteckningar hunnit blifva genom bankens försorg behörigen dödade.

Häraf äro trenne lika lydande exemplar upprättade och utvexlade, som skedde i Stockholm den 5 Juni 1897

Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag,

H. P. W. Gahn. Frans Hjortsberg. Joh. Bäckström.

F. A. Gustaf Bergman.

Aktiebolaget Stockholms Handelsbank. C. G. Cervin.

Karl Torén. Louis Fraenckel.

V. af Sandeberg.

## Amorteringsplan.

År.	Belopp.	Antal obligationer			År.	Belopp.	Antal obligationer			År.	Belopp.	Antal obligationer		
		å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.			å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.			å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.
—	—	—	—	—	Trpt	1,325,000	78	101	40	Trpt	4,118,000	244	313	113
1905	48,000	3	3	3	1924	101,000	6	8	1	1943	212,000	12	17	7
1906	50,000	3	4	—	1925	105,000	6	8	5	1944	221,000	13	17	6
1907	52,000	3	4	2	1926	109,000	6	9	4	1945	230,000	13	18	10
1908	54,000	3	4	4	1927	114,000	7	8	4	1946	239,000	14	18	9
1909	56,000	3	5	1	1928	118,000	7	9	3	1947	249,000	14	20	9
1910	58,000	3	5	3	1929	123,000	7	10	3	1948	258,000	15	20	8
1911	60,000	3	5	5	1930	127,000	8	9	2	1949	269,000	16	21	4
1912	63,000	4	4	3	1931	133,000	8	10	3	1950	280,000	17	21	5
1913	66,000	4	5	1	1932	138,000	8	11	3	1951	291,000	18	21	6
1914	68,000	4	5	3	1933	144,000	9	10	4	1952	303,000	18	23	8
1915	71,000	4	6	1	1934	149,000	9	11	4	1953	315,000	19	24	5
1916	74,000	4	6	4	1935	155,000	9	12	5	1954	327,000	20	24	7
1917	76,000	4	7	1	1936	162,000	10	12	2	1955	340,000	21	25	5
1918	80,000	5	6	—	1937	168,000	10	13	3	1956	354,000	22	25	9
1919	83,000	5	6	3	1938	175,000	10	14	5	1957	368,000	23	26	8
1920	86,000	5	7	1	1939	182,000	11	14	2	1958	383,000	24	27	8
1921	90,000	6	6	—	1940	189,000	11	14	9	1959	398,000	25	28	8
1922	93,000	6	6	3	1941	197,000	12	14	7	1960	414,000	25	31	9
1923	97,000	6	7	2	1942	204,000	12	16	4	1961	431,000	27	31	6
Trpt	1,325,000	78	101	40	Trpt	4,118,000	244	313	113	Summa	10,000,000	600	750	250



# STOCKHOLM—VSTERÅS—BERGSLAGENS NYA JERNVÄGS AKTIEBOLAGS

4 % obligation Litt. A N:o

**å 10,000 Kronor.**



# STOCKHOLM - VESTERÅS - BERGSLAGENS

## NYA JERNVÄGS AKTIEBOLAGS

### 3 ½ % OBLIGATION

Litt. A

å

N<sup>o</sup>

KRONOR

10000

KRONOR

utgörande andel af ett med **Skandinaviska Kredit Aktiebolaget**, **Stockholms Intecknings Garanti Aktiebolag** och Bankfirman **C. G. Cervin** emot säkerhet af garanti till kapital och ränta af Stockholms stad afslutadt lån å 5,000,000 Kronor att efter utlottning amorteras åren 1904—1953.

Till innehafvaren af denna obligation betalar **Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag** i enlighet med omstående amorteringsplan den 15 April det år, som obligationen efter utlottning är till betalning förfallen,

#### Kronor TIOTUSEN Kronor

hvarjemte intill nyssnämnda dag ränta å beloppet efter **tre och en half** procent om året halfårsvis med **Etthundrasjuttiofem Kronor** den 15 April och den 15 Oktober af bolaget erlägges mot återställande af den vid hvarje likvid förfallna räntekupongen.

Denna obligation skall emot **Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag** och **Stockholms stad** ega full och gällande kraft utan förnyelse inom den preskriptionstid, som i afseende på skuldebref i svensk lag är eller kan blifva föreskrifven, dock ej längre än tio år efter förfallodagen.

Utlottade obligationer och förfallna räntekuponger äro betalbara hos **Skandinaviska Kredit Aktiebolaget**, **Stockholms Intecknings Garanti Aktiebolag** och Bankfirman **C. G. Cervin**.

I öfrigt gäller till efterrättelse det om lånet upprättade kontrakt, som i hithörande delar finnes härefter aftryckt. Stockholm den 15 April 1898.

För **Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag**,

Dess Styrelse:

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

För inlösen af denna obligation så till kapital som ränta ikläder sig **Stockholms stad** betalningsansvarighet i enlighet med Stadsfullmäktiges den 26 sistlidne Februari fattade, af Kongl. Maj:t denna dag fastställda beslut. Stockholm den 15 April 1898.

Å **Stockholms stads vägnar**,

Dess Drätselnämnd:

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*



# Lånekontrakt.

## § 1.

För lånebeloppet, 5,000,000 kronor, utfärdar låntagaren på innehavaren ställda, med tre och en half ( $3\frac{1}{2}$ ) procent årlig ränta löpande, den 15 April 1898 dagtecknade obligationer, nämligen:

400 st. å kr.	10,000 = kr.	4,000,000
150 » » »	5,000 = »	750,000
250 » » »	1,000 = »	250,000

Kr. 5,000,000

Lånet förräntas och amorteras under en tid af 55 år i öfverensstämmelse med detta kontrakt och till detsamma fogade amorteringsplan, enligt hvilken första utlottningen eger rum år 1904.

Räntan betalas den 15 April och den 15 Oktober hvarje år, för hvilket ändamål obligationerna förses med halfårsvis förfallande, på innehavaren ställda räntekuponger.

Amortering af lånet verkställles efter utlottning, som på låntagarens föranstaltande skall ske inför Notarius Publicus i Stockholm under första hälften af Januari månad hvarje år under amorteringstiden, börande inom samma månads utgång genom låntagarens försorg 3 gånger kungöras i Sveriges officiella tidning samt i en annan i Stockholm utkommande tidning, hvilka obligationer i följd af utlottningen komma att den 15 derpå följande April månad inlösas. Andra meddelanden rörande detta lån skola jemväl införas uti nyssnämnda tidningar.

Låntagaren eger rätt att från och med den utlottning, som skall ega rum i Januari månad år 1908 bestämma utlottningsbeloppet högre än amorteringsplanen utvisar eller ock utlotta samtliga utelöpande obligationer.

Försummar låntagaren sin skyldighet att låta verkställa utlottning, skall sådan förrättas genom långlivares försorg inom Januari månads utgång.

För utlottad eller uppsagd obligation godtgöres ränta endast till och med förfallodagen och då den företes till inlösen, skall den

vara åtföljd af alla till densamma hörande räntekuponger, kommande i annat fall ett mot de felande kupongerna svarande belopp att vid obligationens inlösen innehållas.

För obligationer och räntekuponger, hvilkas belopp icke uttogs inom 10 år från deras förfallodag, har innehavaren förlorat all rätt till betalning och komma de medel, som varit afsedda för deras inlösen, att tillfalla låntagaren.

## § 2.

För detta låns återbetalning så till kapital som ränta i enlighet med obligationslydelsen skall Stockholms stad ikläda sig garanti i öfverensstämmelse med stadsfullmäktiges beslut af den 26 sistlidne Februari

Häraf äro fyra lika lydande exemplar upprättade och utvexlade som skedde i Stockholm den 2 Maj 1898.

### För Stockholm—Vesterås—Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag:

A. G:son Bennich.

Rich. Åkerman. F. A. Gustaf Bergman. Joh. Bäckström.  
R. Gagge. Ernst Lindquist.

### För Skandinaviska Kredit Aktiebolaget:

Adolph Peyron.

Hugo Martin. W. Meyerson.

### För Stockholms Intecknings Garanti Aktiebolag:

Carl David Philipson.

Carl Frisk.

G. Jungmarker.

C. G. Cervin.

## Amorteringsplan.

År.	Belopp.	Antal obligationer			År.	Belopp.	Antal obligationer			År.	Belopp.	Antal obligationer		
		å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.			å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.			å kr. 10,000.	å kr. 5,000.	å kr. 1,000.
—	—	—	—	—	Trpt	800,000	61	26	60	Trpt	2,303,000	180	72	143
—	—	—	—	—	1920	66,000	5	2	6	1937	119,000	10	3	4
1904	38,000	3	1	3	1921	69,000	5	3	4	1938	123,000	10	4	3
1905	40,000	3	1	5	1922	71,000	6	2	1	1939	127,000	10	4	7
1906	41,000	3	1	6	1923	73,000	6	2	3	1940	132,000	11	3	7
1907	42,000	3	2	2	1924	76,000	6	3	1	1941	136,000	11	4	6
1908	44,000	3	2	4	1925	79,000	6	3	4	1942	141,000	11	5	6
1909	45,000	3	2	5	1926	81,000	6	3	6	1943	146,000	12	4	6
1910	47,000	4	1	2	1927	84,000	7	2	4	1944	151,000	12	5	6
1911	49,000	4	1	4	1928	87,000	7	3	2	1945	156,000	12	6	6
1912	50,000	4	1	5	1929	90,000	7	3	5	1946	162,000	13	5	7
1913	52,000	4	2	2	1930	93,000	7	3	8	1947	168,000	14	4	8
1914	54,000	4	2	4	1931	97,000	8	2	7	1948	173,000	14	5	8
1915	55,000	4	2	5	1932	100,000	8	3	5	1949	180,000	15	5	5
1916	58,000	4	3	3	1933	104,000	8	3	9	1950	186,000	15	6	6
1917	60,000	5	1	5	1934	107,000	9	2	7	1951	192,000	16	5	7
1918	61,000	5	2	1	1935	111,000	9	3	6	1952	199,000	17	4	9
1919	64,000	5	2	4	1936	115,000	9	4	5	1953	206,000	17	6	6
Trpt	800,000	61	26	60	Trpt	2,303,000	180	72	143	Summa	5,000,000	400	150	250



# STOCKHOLM—VESTERÅS—BERGSLAGENS NYA JERNVÄGS AKTIEBOLAGS

3  $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  obligation Litt. A Nr

**å 10,000 Kronor.**

Lån af den 15 April 1898 å 5,000,000 Kronor.



Nuvarande ordinarie personal					Ny personal				Summa
	An- tal	Aflöning 1904	Aflöning 1905	Ökning	An- tal	Aflöning	An- tal	Aflöning	
Hufvudkontoret	6	27,780	28,400	620	--	-----	6	28,400	
Banafdelningen	146	119,821	125, <sup>151</sup> <del>751</del>	5,330	8	5,160	154	130,311	
Maskin afdeln.	99	123,250	125,566	2,316	3	2,592	102	128,158	
Trafik afdeln.	302	345,443	351,447	6,004	24	17,160	326	368,607	
Summa	553	616,294	630,564	14,270	35	24,912	588	655,476	



# Förslag

till omkostnadsstat för år 1905.

Inkomster.	1903 års resultat		Förslag för år 1905	
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
<u>Trafikuppbörd</u>		2.969.494.		3.540.000.
<u>Hyror och Arrenden</u>		2.972		3.000
<u>Räntor</u>		67.705.		6.152
<u>Kammingälden vid Engelsb. och Smedjeb.</u>		263		500
<u>Nyckelby Hållplats aflöningsfond</u>		515		515
<u>Hyra för statsbanestationer</u>				
Sveriges statsbanor hyra för mark Ant.		5.000		5.000
<u>Hyra för Köpings station</u>		18.712		19.000
Kollbäcks station		9.180		9.180
Kärgrufve station		6.180		6.350
Klackbergs station		772		772
<u>Krylbo-Norbergs Jernvägsaktiebolag</u>				
Andel i underhåll af Kärgrufve station		177		250
<u>Kärgrufvan-Klackbergs Jernvägsaktieb.</u>				
Andel i underhåll af Klackbergs station		407		434
<u>Örebro-Köpings Jernvägsaktiebolag</u>				
Andel i underhåll af Köpings station	1.352		1.500	
i kostnad för vattenstr. i Köping	258	2.110	800	2.300
<u>Östlösa-Åren-Vestm. Jernv. aktiebolag</u>				
Andel i underhåll af Kollbäcks station	2.622		2.622	
i kostn. för vattenstr. i Kollbäck	561		500	
i afl. till vagnförman i - dito -	432	3.615	432	2.534
<u>Spånga-Löfsta Jernväg</u>				
För banans underhåll och bevakning	6.894		6.894	
Aflöning till en stationskarl	540	2.434	540	2.434
<u>Trafikaktiebolaget Grängesb.-Östlösa</u>				
Andel i kostnaden för kontrollkontor		1.500		1.500
<u>Strömsholms Kanalbolag</u>				
Skötsel af bron öfver sigelleden Kollbäck		310		300
Transport		2.096.326		2.566.141



1903 års resultat Förslag för år 1905

## Inkomster.

	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Transport		3096.336		3566.141
Sala-Gysinge-Gelle Jernv. aktiebolag				L 14.
För trafikrandet med ett snälltag		6.722		2000
Ludvika Bruksegare				+ 13.
För bevakning af väd i Ludvika		-		500
Karmansbo Aktiebolag				+ 14.
För bevakning mm. i Köping		300		300
Trävarnaktiebolaget Bergslagerma				+ 15.
Bidrag till afl. åt barnvakt vid Engelsberg	-	-	500	+ 16.
Underhållsarbeten	-	-	400	900
Summa inkomster		3103.358		3569.841

## Utgifter.

### Direktionen och Hufvudkontoret

N. 1.	11.347		10.500	
2.	3.035		3.250	
3.	28.190		30.000	
4.	540		100	
5.	12.640	55.752	14.000	57.850

### Banafdelningen

L 1.	14.810		17.176	
2.	16.097		19.500	
3.	14.719		15.000	
4.	44.341		50.000	
5.	58.385		66.000	
6.	14.975		38.000	
7.	35.212		26.500	
8.	5.246		6.100	
9.	6.360		7.000	
10.	21.855		12.600	
11.	2.918		4.000	
Transport	235.918	55.752	266.876	57.850



1905

1905

1905

1905

1905

1905

1905

1905

1905

1905

1905 års resultat Förslag för år 1905

Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
235,918	55,157	266,876	57,850
64,190		68,900	
14,219		15,600	
8,046		17,500	
3,627		3,600	
6,617	332,617	6,524	379,000
16,032		17,000	
120,399		145,000	
53,140		58,000	
72,549		90,000	
281,913		322,000	
11,241		17,000	
27,683		22,000	
51,353		55,000	
52,411		48,000	
24,640		27,000	
14,827		18,000	
15,734	738,912	22,000	841,000
22,173		25,500	
3,144		3,300	
27,266		29,000	
150,973		167,000	
67,080		72,000	
141,419		158,000	
5,879		6,000	
13,191		13,000	
966		1,300	
22,615		26,000	
14,157		15,000	
168,857	1,137,281	516,900	1,377,850

Banafdelningen

Transport

- L 12. Banberäkning
13. Grindberäkning
14. Inöskottning
15. Underhåll af bangårdsmaskinerier mm.
16. Omkostnader

Maskinafdelningen

- M 1. Maskinafdelningens tjänstemän
2. Lokomotivförare och Eldare
3. Putzare, Kolorakter och Pumpare
4. Lokomotivens underhåll
5. Stenkol
6. Olja, Fatg och Trassel
7. Omkostnader för lok. tjänsten
8. Personvagnars underhåll
9. Godsvagnars
10. Vagnmålning
17. Omkostnader för vattenstationer
19. Personvagnars uppvärmning

Trafikafdelningen

- T 1. Trafikexpeditionen
2. Milkontoret
3. Kontrollkontoret
4. Stationstjänstemän
5. Konduktörer
6. Stationsbetjening
7. Beklädnad
8. Telegrafkostnader
9. Skrifmaterialier
10. Materialförbrukning stationerna
12. Biljetter och Formulär

Transport



1903 års resultat. Förlag för år 1905

Kronor Kronor Kronor Kronor

Trafikafdelningen

Transport

N. 13.	Inventariers underhåll	468.857	1.127.281	516.900	1.277.850
" 15.	Skad ersättningar	10.236		10.500	
-	Skad ersättningar	1.862		3.000	
-	Kyra för statbanestationer	112.441		179.500	
-	" " Ludrika station	11.866		12.000	
" 16	Omkostnader	37.593	642.855	48.000	762.900

R. MaterialförvaltningAllmänna omkostnader

S. 1.	Sjukvård	8.637		10.000	
" 2	Brandförsäkringar	6.975		8.000	
" 3	Skatter	27.942		25.000	
" 4.	Olycksfallsersättningar	9.001	52.555	17.000	60.000

Främmande vagnar på egen bana

Ränta på obligationslånet af 15/7 1897	352.000		364.000	
" " " " 15/4 1898	175.000		172.970	
" " " " 15/3 1901	172.550	699.550	211.350	748.320

Kapitalrabatt och lånekostnader

Räntor		69.827		86.515
--------	--	--------	--	--------

Pensions-samt Enke- och Pupillkassan

		17.390		18.500
--	--	--------	--	--------

Trafikandelar

Sala-Tillberga Jernväg	32.364		36.000	
Sorbergs Jernväg	62.093		56.000	
Klackbergs Jernväg	6.831		6.800	
Spånga-Löfsta Jernväg (allm. trafik)	5.618	107.906	6.502	105.300

Summa utgifter

Frets öfverskott

Summa Summarum

2.749.776

353.582

3.103.358

2.109.985

452.858

2.562.843



Nya byggnader och anläggningar år 1905.

Station	Beskrifning å arbetet	Kr.	Summa Kr.
Vansbro-Engelsbergs jernväg	Diverse arbeten å linien Engelsberg-Björbo.	50,000	
	Förberedande stenarbeten Björbo- Qvarnholsforsen m.m.	13,500	
	Renstakning af linien genom Jerna, upprättade af plan- och profilritningar för ändring i koncessionen	16,000	
	Expropriation för sträckan Ludvika-Björbo	95,500	175,000
Sundbyberg	Inläggning af vagnväg, planeringsarbeten och vexelförregling		9,500
Svanå	Inläggning af ett 425 meters hinderfritt mötesspår		7,800
Westerås	Utläggning af ett 195 meter långt stick-spår		4,700
do	Stationshusets tillbyggnad med två trapphus		4,800
Ansta	Utläggning af rundspår samt uppförande af lastkaj	7,000	
	Afgår bidrag från jordegare	1,000	6,000
Westerås-Dingtuna	Inläggning af 7,5 km spår med 40,5 kg. räler		61,000
Enköping	Vexelförregling	5,300	
	S.W.B. andel i vägport	13,000	
	Vattenstation	10,000	28,300
	<u>Sma Sm</u>		297,100



väg anställt med samma järnvägsföretag till utgången af år 1900.  
Med öfver af skäl, som härnäst angifvas för Bolagsstyrelsen i underlåten-  
het att hålla en ytterligare sammankomst med fullmäktiga af nämnda järn-  
vägsanläggning.

af järnvägen Vansbro- Engelsberg är sträckan Engelsberg- Inde-  
vika- Ryhammar **TILL KONUNGEN.** för allmän trafik, och kommer sträckan Ry-  
hammar Björbo, således station belägen vid Vesterdalslufven, att under  
leppet af år 1904 öppnas för allmän trafik. I den återstående bandelen  
Björbo- Vansbro är arbetet ännu icke påbörjadt. Anledningen hertill är följ-  
jande:

Genom nådig resolution den 17 Mars 1899 har Eders Kungl. Majt  
beviljat vissa uppgifna personer koncession å järnvägen Falun- Kopparbergs-  
Vansbro, hvilken koncession senare blifvit öfverlåten på Falun- Vesterdals-  
larnes järnvägsaktiebolag. Denna järnväg var afsedd att inom Floda, där en  
Jerns sekter framdragas norr om Vesterdalslufven. Enligt den för Vansbro-  
Engelsbergs järnväg fastställda planer skall järnväg mellan Björbo och  
Vansbro framdragas söder om nyssnämnda vattendrag, och skulle de båda järn-  
vägarne icke på något ställe beröra hvarandra, innan de sammanlöpte i  
Vansbro station. På framställning af Falun- Vesterdalslarnes järnvägsaktiebo-  
lag har Eders Kungl. Majt genom nådig resolution af den 14 November 1902  
beviljat sådan ändring i den för järnvägen Falun- Kopparbergs- Vansbro med-  
delade koncessionen, att bolaget berättigades framdraga järnvägen till Björ-  
bo station vid Vansbro- Engelsbergs järnväg i stället för till Vansbro. Af  
omnämnda koncessionsändring blir en följd att endast en järnväg i stället  
för två kommer att framgå genom Vesterdalslufvens dalgång. På grund häraf  
har inom de orter, hvilka beräknat erhålla järnvägsförbindelse genom Falun  
Vesterdalslarnes järnväg, men nu icke erhålla någon sådan förmedelst denna  
jernväg, uppstått fråga om, hurvida icke genom någon förändringsträffning  
i bandelen Björbo- Vansbro af Vansbro- Engelsbergs järnväg dessa orters  
jernvägsintressen kunde blifva tillgodosedda. I denna fråga har bolagssty-  
relsen från intresserade inom Jerns kommun mottagit uppräpade framställ-  
ningar och lifvat ett af särskilda personer tecknadt bidrag för verkställan-  
de af undersökningar. Med anledning häraf hafva flere alternativa linier  
mellan Björbo- och Vansbro blifvit undersökta och pågå förhandlingar med  
uti saken intresserade för vinnandet af närmare utredning. Skulle såsom

redning visa, att en annan linie Genom nådig resolution af den 6 December 1901  
har Eders Kungl. Majt medgifvit Stockholm- Westerås- Bergslagens Nya Jern-  
vägsaktiebolag såsom innehafvare af koncession å Vansbro - Engelsbergs jern-



väg anstånd med samma jernvägs färdigbyggande till utgången af år 1905. Med stöd af skäl, som härnadan angifvas får Bolagsstyrelsen i underdånig het anhålla om ytterligare anstånd med fullbordandet af oförmälda jernvägsanläggning.

Af jernvägen Vansbro- Engelsberg är sträckan Engelsberg- Ludvika- Nyhammar, 85 km., öppnad för allmän trafik, och kommer sträckan Nyhammar Björbo, sistnämnda station belägen vid Vesterdalelven, att under loppet af år 1904 öppnas för allmän trafik. Å den återstående bandelen Björbo- Vansbro är arbetet ännu icke påbörjadt. Anledningen härtill är följande: Under sådana förhållanden är det omöjligt att inom den fastställda tiden

Genom nådig resolution den 17 Mars 1899 har Eders Kungl. Majt beviljat vissa uppgifna personer koncession å jernvägen Falun- Repbäcken- Vansbro, hvilken koncession senare blifvit öfverlåten på Falun- Vesterdalarnes jernvägsaktiebolag. Denna jernväg var afsedd att inom Floda, Nås och Jerna socknar framdragas norr om Vesterdalelven. Enligt den för Vansbro- Engelsbergs jernväg fastställda planen skall jernväg mellan Björbo och Vansbro framdragas söder om nyssnämnda vattendrag, och skulle de båda jernvägarne icke på något ställe beröra hvarandra, innan desamma sammanlöpte å Vansbro station. På framställning af Falun- Vesterdalarnes jernvägsaktiebolag har Eders Kungl. Majt genom nådig resolution af den 14 November 1902 beviljat sådan ändring i den för jernvägen Falun- Repbäcken- Vansbro meddelade koncessionen, att bolaget berättigades framdraga jernvägen till Björbo station vid Vansbro- Engelsbergs jernväg i stället för till Vansbro. Af omnämnda koncessionsändring blir en följd att endast en jernväg i stället för två kommer att framgå genom Vesterdalelvens dalgång. På grund häraf har inom de orter, hvilka beräknat erhålla jernvägsförbindelse genom Falun Vesterdalarnes jernväg, men nu icke erhålla någon sådan förmedelst denna jernväg, uppstått fråga om, huruvida icke genom någon förändradsträckning i bandelen Björbo- Vansbro af Vansbro- Engelsbergs jernväg dessa orters jernvägsintressen kunde blifva tillgodosedda. I detta syfte har bolagsstyrelsen från intresserade inom Jerna kommun mottagit upprepade framställningar och äfven ett af enskilda personer tecknat bidrag för verkställande af undersökningar. Med anledning häraf hafva flere alternativa linier mellan Björbo- och Vansbro blifvit undersökta och pågå förhandlingar med uti saken intresserade för vinnandet af närmare utredning. Skulle sådan utredning visa, att en annan linie mellan Björbo och Vansbro än den i planen fastställda blefve i trafikhänseende förmånligare och ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande, är det Bolagsstyrelsens afsikt, att hos Eders Kungl.



Maj<sup>t</sup> göra underdånig framställning om ändring i den fastställda planen för Vansbro- Engelsbergs jernväg.

Förenämnda förhandlingar och utredningar kräfva emellertid ganska lång tid och ligger det i öppen dag, att innan frågan om ändrad sträckning i linien Björbo- Vansbro blifvit slutligt afgjord, några byggnadsarbeten å samma bandel icke rimligen kunna företagas. Bolagsstyrelsen finner sig fördenskull böra tillsvida<sup>r</sup> afbryta jernväg<sup>s</sup> byggnadsarbetena och i följd deraf afskeda den vid dessa anställda personalen samt sammanföra och upplägga byggnadsmaterielen.

Under sådana förhållanden är det omöjligt att inom den fastställda tiden fullborda jernvägsbyggnaden, utan blifver ett uppskof nödvändigt.

Vid bestämmandet af huru lång tids anstånd, som erfordras, för att byggnadsarbetet skall medhinnas äro flere omständigheter att beakta. Innan saken kan blifva så utredd, att en eventuel framställning till Eders Kungl. Maj<sup>t</sup> om ändring i planen kan göras, torde en längre tid förflyta, då dessutom Bolagsstyrelsen anser sig böra förelägga ärendet för bolagsstämman, och måste derefter Eders Kungl. Maj<sup>ts</sup> beslut i frågan afvaktas. Vidare äro de lokala förhållandena sådana, att arbetena, som i hufvudsak måste företagas under den blidare årstiden måste under vintertid förberedast genom att med begagnandet af vintervägar framföra byggnadsmateriel till de delar af linien, som passera terräng, hvilken under sommaren saknar trafikabla vägar. Slutligen erfordras en viss tid för ett nytt organiserande af byggnadsarbetet, anställning af ingeniörs- och arbetspersonal m.m. På grund häraf synes ingen utsikt förefinnas att med kraft kunna återupptaga arbetena förr än på våren 1906 efter fullbordade förarbeten under vintern 1905-1906.

Med forceradt arbete skulle det visserligen vara möjligt att på två år utföra de återstående arbetena, men är detta ur ekonomisk synpunkt olämpligt samt äfven i tekniskt hänseende mindre tillrådligt och bör för den skull en byggnadstid af tre år vara till förfogande. Om arbetena enligt hvad som ofvan antagits kunde återupptagas på våren 1906 skulle alltså byggnaden kunna fullbordast inom utgången af år 1908.

Med stöd af det anförda får Bolagsstyrelsen i underdånighet hemställa, det tacktes Eders Kungl. Maj<sup>t</sup> i nåder medgifva

att med färdigbyggandet af jernvägen Vansbro- Engelsberg måtte få anstå till utgången af år 1908.

Slutligen tillåter sig Bolagsstyrelsen meddela, att densamma till Herrar Stadsfullmäktige i Stockholm gjort framställning om enahanda



anstånd med Jernvägens färdigbyggande, detta af den anledning att, såsom är  
Eders Kungl. Majt bekant, Jernvägsbolaget på grund af kontrakt med Stock-  
holms stad angående garanti för ett obligationalån utfäst sig att inom 1905  
års utgång hafva jernvägen färdigbyggd.

Afskrift af ofvannämnda skrifvelse till Stadsfullmäktige bifogas

Underdånigst

för Stockholm-Westerås-Bergslagens

Nya Jernvägs Aktiebolag.

Rich. Åkerman.

Richard Ossbahr.

F.A.Gustaf Bergman.

Carl E.Ekgren.

Matths Falk.

R.Gagge.

Carl Schnell.

F.W.H.Pegelow.

Stockholm den 30 Oktober 1903.



angående föreslaget boställshus i Westerås

Enligt beslut af Styrelsen vid sammanträde den 12 Juni 1903 hafva fullständiga ritningar blifvit uppgjorda till ett boställshus i Westerås. Byggnaden förlägges på jernvägens stationsområde med hufvudfasad åt Hamngatan.

Följande lägenheter äro inrymda i byggnaden:

Nedre botten.

1 bostad på 2 rum och kök.

5 do .. 1 .. ..

1 enkelrum.

1 tr. upp.

2 bostäder på 3 rum och kök.

3 do .. 1 .. ..

1 enkelrum.

2 tr. upp.

1 bostad på 3 rum och kök

1 do .. 2 .. ..

4 do .. 1 .. ..

3 tr. upp. (förhöjdt hufvudparti)

1 bostad på 4 rum och kök.

Sammandrag.

1 bostad på 4 rum och kök

3 do .. 3 .. ..

2 do .. 2 .. ..

12 do .. 1 .. ..

2 enkelrum.

Den personal, som skulle inrymmas i byggnaden, är följande:

5 tjenstemän i lägenheter på 4, 3 och 2 rum och kök.

1 banmästare .. .. 2 .. ..

12 stationskarlar .. .. 1 .. ..

2 enkelrum uthyras till ogifta personer.

Behovet af att bereda tjenstebostäder åt personal betingas af följande:

Redan nu är tillgången på bostäder knapp i Westerås, hvadan personalen har svårt att till skäligt pris skaffa sig någorlunda tillfredställande lägenheter.



Sunda och i öfrigt goda bostäder äro af betydelse i socialt och hygieniskt afseende.

Af vikt är att hafva så stor del af stationspersonalen boende i jernvägsstationens närhet.

Då det ej synes lämpligt, att jernvägsbolaget sjelft gör det kapitalutlägg, som byggnadens uppförande betingar, föreslås att Jernvägens Pensionskassa med användande af sina medel uppför byggnaden och att jernvägsbolaget erlägger en årlig annuitet å byggnadskostnaden, annuiteten så bestämd, att amorteringen är fullbordad efter <sup>30</sup> år. I det följande förutsättes att Pensionskassan tillgodogjuter  $4 \frac{3}{4} \%$  ränta å i byggnaden innestående kapital.

Till Styrelsens sammanträde den 21 dennes erhålles anbud å byggnadens uppförande, men beräknas denna kostnad här till 100000 kr.

För amortering under en tid af 30 år erfordras en annuitet af 6,32 %, hvadan jernvägsbolaget sålunda skulle årligen till Pensionskassan erlægga kr. 6,320.

För jernvägen skulle under amorteringstiden de bokförda kostnaderna för byggnaden ställa sig på följande sätt:

$\frac{1}{30}$  af byggnadskostnaden, d.v.s. 3333 kr. frändrages annuiteten och bokföres årligen som kapitaltillgång. Återstoden  $6320 - 3333 = 2987$  kr. belastar driftkostnaderna.

Då uti jernvägens åtagande bör ingå byggnadens underhåll och då vidare den i boställshuset inrymda personalen skulle erhålla löneved, blifva sålunda de årliga kostnaderna

Hyra för byggnaden enligt ofvanstående -----	2,987	kr.
1 % af byggnadens värde för underhåll (högt) -----	1,000	„
33 rum å 1 famn björkved till 15 kr. pr famn -----	495	
18 kök å 3 „ barrved: 54 famnar å 12 „ „ -----	648	1,143 „

Sma Kr. 5,130

För den personal, som erhåller bostad i byggnaden, bortfaller inkvarteringsersättning till följande beräknade belopp:

5 tjenstemän å 330 kr. -----	1,650	kr.
1 banmästare -----	250	„
12 stationskarlar å 192 kr. -----	2,204	„
2 enkelrum hyra pr. år -----	192	„

Sma 4,296

För jernvägen skulle sålunda med detta beräkningssätt, der ej



ränta är beräknad å de kapitaliserade summorna uppstå en extra kostnad af  
5,130 - 4,296 = 834 kr. om året.

Denna förlust bör mer än väl kunna anses uppvägd af fördelen, att  
bereda personalen sunda bostäder och att hafva densamma nära till hands.

Med hänvisning till det anförda får jag därför hemställa, att  
Styrelsen ville besluta att byggnaden skall uppföras.

Stockholm den 19 Mars 1904.

F.W.H.Pegelow.



Ordinarie bolagsstämma *Torsdag* dagen den 26 Maj 1904 kl. 3 em. i Svenska Teknologföreningens lokal, Brunkebergstorg 18.

Till Herrar Aktieägare i Stockholm- Westerås- Bergslagens Nya Jernvägsaktiebolag.

Jemlikt bestämmelse i § 34 bolagsordningen får Styrelsen till ordinarie bolagsstämma afgifva berättelse angående förvaltningen af bolagets angelägenheter under år 1903.

Trafikinkomsterna uppgingo under år 1903 till kr. 2969494, mot svarande kr. 22,29 pr. dag och bankilometer, mot under år 1902 kr. 2879424 motsvarande kr. 22,93 pr. dag och bankilometer. Att oaktadt den högre totalinkomsten inkomsten pr. dag och bankilometer nedgått beror på att medellängden trafikerad bana under år 1903 utgjort 365 km. mot allenast 344 km. under år 1902, detta till följd af att bandelen Ludvika- Nyhammar, 24 km., trafikerats under hela år 1903 men under år 1902 endast f.o.m. den 16 November.

Persontrafiken inbringade under år 1903 kr. 8,93 och godstrafiken kr. 13,36 pr. dag och bankilometer, medan motsvarande siffror för år 1902 voro respektive 8,73 och 14,20. Vid jämförelse mellan dessa siffror befinnes sålunda inkomsten af persontrafiken per dag och bankilometer hafva ökat, oaktadt en ny bandel med jämförelsevis obetydlig persontrafik tillkommit, men har deremot en relativ nedgång i godstrafiken egt rum. Anledningen till sistberörda förhållande är att söka dels och hufvudsakligen uti de fortfarande tryckta konjunkturerna, dels uti den omständigheten, att den tidigt på våren 1903 inträdande snösmältningen omöjliggjorde framforslandet ur skogarna af en stor del skogsprodukter, hvilka sålunda der blefvo kvarliggande.

Den bilagda grafiska tablån I visar för hela det trafikerade jernvägsnätet inkomster, utgifter och driftöfverskott, äfvensom särskildt inkomsten af person- ,respektive godstrafiken, allt pr.dag och bankilometer. Af tablån 2 framgår att inkomsten pr. dag och bankilometer å Stockholm- Westerås- Bergslagens Jernväg, d.v.s. linierna Stockholm- Köping och Tillberga- Engelsberg, undergått en stegring, hvilket äfven varit fallet med inkomsten å Ramnäs- Kolbäcks jernväg. Deremot har inkomsten pr. dag och bankilometer å Vansbro- Engelsbergs jernväg nedgått, enär trafikökningen å denna bandel icke motsvarat den ökade banlängd, som under året trafikerats. Samma tablå angifver vidare, att af de genom bolaget trafi-



kerade järnvägarne Norbergslanan visar en ökad men deremot Sala- Tillbergas och Klackbergs järnvägar en minskad inkomst. Å Spånga- Låfsta järnväg, icke upptagen å tabblån, har den allmänna trafiken ökat.

Trafikutgifterna under år 1903 uppgingo till kr. 1782944 eller kr. 13,43 pr. dag och bankilometer mot kr. 1719281 eller kr. 13,69 pr. dag och bankilometer år 1902, således en relativ minskning.

Trafikinkomsterna under de två första månaderna innevarande år hafva uppgått till kr. mot kr. 463293 under samma månader 1903. I motsats till föregående år hafva väderleksförhållandena varit synnerligen gynnsamma för skogskörslor, hvilket förhållande kraftigt bidragit till rörelsens ökning.

Med Sala- Gysinge- Gefle järnväg har öfverenskommelse träffats om insättandet från den 1 Maj 1903 af genomgående snälltåg mellan Tillberga och Gefle med anslutning i Tillberga till förut befintliga direkta snälltågsförbindelser mellan Stockholm, Eskilstuna, Örebro, Falun och Åmål.

Jernvägsbyggnaderna norr om Ludvika hafva omfattat en del kompletteringsarbeten på sträckan Ludvika- Nyhammar samt de hufvudsakliga återstående arbetena å linien Nyhammar- Björbo, denna senare station belägen vid Vester- Dalelven. Sistnämnda bansträcka besiktigades den 5 sistlidne December och godkändes för öppnande af allmän trafik. Då emellertid ännu en del kompletteringsarbeten återstå, framför allt färdigbyggnad af Björbo station, bedrifves tillvidare å denna bansträcka endast en mera provisorisk trafik.

Såsom torde vara bekant beviljade Kungl. Majt den 17 Mars 1899 koncession å en järnväg Falun- Rephåcken- Floda- Jerna- Vansbro, hvilken koncession innehafves af Falun- Vesterdalarnes järnvägsaktiebolag. Enligt den ursprungliga planen skulle denna järnväg framgå till Vansbro station vid Mora- Venerns järnväg utan att på något ställe beröra Vansbro- Engelsbergs järnväg. Medan sistnämnda järnväg enligt fastställd plan skall framgå från Björbo till Vansbro söder om Vester- Dalelven var Falun- Vesterdalarnes järnväg afsedd att framgå till Vansbro norr om samma vattendrag. Gifvet är, att om båda dessa järnvägar kommit till stånd enligt de ursprungliga planerna, en för dem båda betungande konkurrens om trafiken från Vesterdalen dalgång och från Mora- Venerns järnvägs trafikområde skulle hafva uppstått. En sådan konkurrens möjlighet har emellertid numera bortfallit, i det att Falun- Vesterdalarnes järnvägsaktiebolag genom Kungl. Majts resolution af den 14 November 1902 erhållit sådan ändring i planen för dess järnväg, att denna skall indragas till Björbo station vid Vansbro- Engelsbergs järnväg hvarjämte bolaget befriats från skyldigheten att framdraga sin järnväg till Vansbro.



Den omnämnda förändringen i planen för Falun- Vesterdalerne jernväg kommer att väsentligt öka utsikterna till afkastning af bandelen Björbo- Vansbro af Vansbro- Engelsbergs jernväg, enär <sup>denna</sup> ~~samma~~ bandel ensamt kommer att betjena trafiken från Vesterdalselfvens dalgång samt trafiken från och till Mora- Venerns jernväg öfver Vansbro. Den omnämnda förändringen bör sålunda hellsas med tillfredsställelse. I följd af densamma har emellertid fråga uppstått om ändring i planen för sträckan Björbo- Vansbro. Från Jerna kommun, hvars folkrikaste del är belägen norr om Vesterdalselven har nämligen gjorts framställning om, att sådan ändring i sistnämnda bandels sträckning skulle vidtagas, att densamma bättre skulle tillgodose kommunens trafikbehof än den fastställda linien synes medgifva. Styrelsen har ansett denna framställning vara förtjent af beaktande och för denskull gått i författning om erforderlig utredning. Då såväl sådan utredning och i sammanhang dermed stående förhandlingar med Jerna kommun samt öfriga i saken intresserade, som lifven myndigheternas behandling af eventuella förslag till ändring i den fastställda planen kräfvat lång tid, har Styrelsen ingått såväl till Kungl. Majt som till Stockholms stadsfullmäktige med anhållan om 3 års anstånd med fullbordandet af linien Vansbro- Engelsberg d.v.s. till utgången af år 1908. Denna framställning är af Herrar Stadsfullmäktige bifallen, men har Kungl. Majt ännu icke fattat beslut i ärendet. Under förutsättning att framställningen jemväl af Kungl. Majt bifalles komma jernvägsbyggnadsarbetena att helt och hållet inställas för att åter upptagas i början af år 1906.

Under år 1903 hafva 40,5 kg. räler blifvit nedlagda på en sträcka af 36,50 kilometer, hvadan nu 117,07 kilometer bana är försedd med dylika räler. Hela sträckan Tomtebodas- Dingtuna, undantegandes tågpåret å Tillberga station är numera belagd med 40,5 kg. räler. De upptagna 31,23 kg. rälerne äro använda på Vansbro- Engelsbergs jernväg norr om Ludvika.

Under året har anskaffats 2 st. lokaltågsvagnar för trafiken å linien Stockholm- Spånga och 50 st. Öppna godsvagnar.

Vid försäljning af inneliggande 4 % obligationer har en kurs förlust af kr. 19500 uppstått, och har denna i enlighet med 1901 års bolagsstämmas beslut blifvit afförd på dispositionsfonden.

Af de vid 1902 års revision i bolagets förvar befintliga 36 aktier i Nya Jernvägsbolaget, hvilka reserverats för inlösen af 13 aktier i Stockholm- Westerås- Bergslagens Trafikaktiebolag har under året utlösnats 2 st.

Bolagets räkenskaper visa för år 1903

en behållen inkomst af -----

kr. 353582 16



kvarstående å Vinst- och Förlustkonto ----- kr. 32212 43

hvar till kommer återstoden af hvad som af 1901

års bolagsstämma blifvit afsatt till en ut-

delningsgaranti fond ----- .. 36000 --

hvaran till bolagsstämmans disposition står ----- kr. 421794 59

Med erinran att någon skyldighet till afsättning till reservfonden icke föreligger, emär denna uppgår till högre belopp än 10 % af aktiekapitalet, får Styrelsen föreslå, att ofvan uppgifna till bolagsstämmans disposition stående belopp ----- kr. 421794 59

så fördelas

att till aktieägarna utdelas 5 % af aktiekapitalet .. 360000 --

att å Utdelningsgarantifonden får kvarstå ----- .. 36.000. --

att å Vinst- och Förlustkonto får kvarstå ----- 25794 59

Summa kr. 421794 59

Om dessa förslag af bolagsstämman godkännas komma bolagets fonder att utgöra:

Reservfonden ----- kr. 865000 --

Förnyelsefonden ----- .. 220000 --

Utdelningsgarantifonden ----- .. 36.000. --

Dispositionsfonden ----- ..

Af Styrelsens ledamöter äro Herrar Generaldirektören Rich. Åkerman och Landssekreteraren Matthes Falk i tur att afgå.



Längd ----- Kostnad  
 Norra linien ----- 37,5 km. ----- 1,970,000 kr.  
 Gränslinien ----- 23,6 ,, ----- 1,900,000 kr.

Till detta framgår att den Norra linien är 140,000 kr. och Gränslinien Jerna Sockens Herrar Jernvägskomiterade. Här bör nämnas, att anbudsgäset till Herr Per Skoglund, bestod mellan norra linien och den koncessionerade, här Myrbacka, gifves till 140,000 kr. mot förut angifna 100,000 kr., är den, att vid undersökning af terrängförhållandena vid Björboeriet visat sig, att därstädes erforderas vara en

Med anledning af Eder derom gjorda framställning har en alternativ jernvägslinie Björbo- Qvarnholmsforsen- Häs- Jerna kyrka- Öfver Skamheshöjden- Vansbro blifvit undersökt och hafva vi på sin tid tillställt Eder fullständiga plan- och profilritningar jemte kostnadsförslag.

Med anledning deraf, att ifrågavarande linie blir ganska dyr och starka stigningar å densamma förekomma, har jernvägsbolaget sökt utfinna en i förevarande hänseende fördelaktigare linie och därför låtit undersöka en sträckning, hvilken liksom den koncessionerade linien hela vägen från Björbo håller sig söder om Dalelven ända fram till öfvergången öfver denna elf invid Vansbro station. Denna linie skiljer sig från den koncessionerade c.a. 17,5 km. från Björbo, följer Dalelven fram till Gränås i närheten af landvägsbron öfver elfven invid Jerna kyrka svänger derifrån i syd- sydvestlig riktning ned mot Uppsälje och Rutån och förenar sig här änyo med den koncessionerade linien c.a. 4 km. från Vansbro, derefter följande denna linie fram till sistnämnda station. Vid Gränås skulle station komma att anläggas på en plats, belägen c.a. 1 km. från det ställe, der stationen på den norr om elfven stakade linien är påtänkt.

Denna linie skulle i hufvudsak komma att tillgodose samma intressen som den norra linien, men blir billigare <sup>och</sup> i anläggning <sup>och</sup> huru längre, på grund af gynnsammare stigningsförhållanden, äfven billigare att trafikera än denna.

Å medföljande kartblad äro de olika linierna, jemväl den koncessionerade, angifna.

Längd och kostnad för de olika linierna ställa sig på följande sätt:

Längd ----- Kostnad  
 Koncessionerade linien ----- 32,9 km. ----- 1,822,000 kr.



	Länga -----	Kostnad
Norra linien -----	37,5 km. -----	1,970,000 kr.
Gränäslinien -----	38,6 ,, -----	1,908,000 kr.

Häraf framgår att den Norra linien är 148.000 kr. och Gränäslinien 83.000 kr. dyrare än den koncessionerade. Här bör nämnas, att anledningen till, att skillnaden i kostnad mellan norra linien och den koncessionerade, här ofvan uppgifves till 148,000 kr. mot förut uppgifna 204,000 kr., är den, att vid undersökning af terrängförhållanderna vid Byafjönoreet visat sig, att derstädes erfordras mera omfattande brobyggnader än förut antagits, hvilket ökat kostnaden för såväl den koncessionerade linien som Gränäslinien med 56.000 kr.

Kostnadsförslagen för alla tre linierna äro gjorda samtidigt och fördenskull fullt jemförliga med hvarandra.

Af det ofvan anförda framgår, att den koncessionerade linien blir den såväl kortaste som billigaste. Till förmån för de alternativa sträckningarna kan visserligen anföras, att dessa leda fram genom mera bebyggda och odlade trakter och att desamma därför hafva utsikt att tillföra jernvägen en större trafik än den koncessionerade linien, men anser Bolagsstyrelsen, att den påräknade högre trafikinkomsten för någon af de alternativa linierna icke kan antagas lemna ersättning för såväl ökad byggnadskostnad som för på grund af linierens större längd och hvad den norra linien angår jemväl på grund af starkare stigningar under all framtid ökad trafikeringskostnad. Det ligger på grund häraf i öppen dag, att bolaget icke kan finna med sin fördel förenligt, att söka utverka ändring i sin koncession med mindre säkerhet vinnes, att bolaget genom bidrag från kommuner och andra i saken intresserade, erhåller ersättning åtminstone för ökningen af byggnadskostnaden.

Det är visserligen för Bolagsstyrelsen bekant, att den norra linien är den, som af Herrar Komiterade omfattas med största intresset, men har Styrelsen ansett sig böra redogöra äfven för den undersökta Gränäslinien, för den händelse att tillräckliga bidrag icke skulle kunna åvägabringas för norra liniens åstadkommande, men möjligen sådant skulle kunna ske för Gränäsliniens.

Med hänvisning till det anförda får Bolagsstyrelsen hos Herrar Komiterade anhålla om upplysning, huruvida från kommunens och intresserades sida kan erhållas ett bidrag af 148.000 kronor för den händelse bolaget skulle besluta sig för byggandet af den norra linien



eller ett bidrag af 83.000 kr., om Gränslinien skulle komma till ut  
förande.



gast och hvilka bidrag för någon ny liniek afströmande kunna vara det förtjän-  
te från kommersiell och enskild syn.

Till en öfverhandlingar lösa till sådant resultat, att till  
föreliggande Herrar Stadsfullmäktige i Stockholm, bolagsstyrelsen befinnas af  
trafiksynpunkt lämpligt och i ekonomiskt hänseende tillfredsställande, tor-  
de bolagsstyrelsen kunna, för så vitt bolagsstyrelsens medgifvande dertill  
kan, ett ingå till Kungl. Majt med förslag om ändring i den fastställda  
planen. Byggnadsarbetena å Jernvägen mellan Vansbro och Engelsberg haf-  
va nu framskridit så, att sträckan Engelsberg- Ludvika- Nyhammar, 85 km., är  
öppnad för allmän trafik och sträckan Nyhammar- Björbo, 24 km., under loppet  
af år 1904 kommer att öppnas för allmän trafik. Med sistnämnda bandels öpp-  
nande för den allmänna rörelsen sättes medelst den vid Vesterdalelven be-  
lägna Björbo station den utmed nämnda elf belägna dalgången med socknarna  
Floda, Näs och Jerna i direkt jernvägsförbindelse med hufvudstaden. Björbo  
station har genom en mellankommande omständighet erhållit en ökad betydelse  
ur trafiksynpunkt. Falun- Vesterdalarne jernväg, som enligt sin ursprungli-  
ga koncession var afsedd att leda från Falun öfver Repbäcken vid Siljans  
jernväg till Vansbro, utan att på något ställe mellan Falun och Vansbro be-  
röra Vansbro- Engelsbergs jernväg, har nemligen genom Kungl. Resolutionen  
den 14 November 1902 fått tillstånd att ansluta till Vansbro- Engelsbergs  
jernväg vid Björbo och befriats från att bygga fram till Vansbro. Härigenom  
har en konkurrent till sträckan Björbo- Vansbro af Vansbro- Engelsbergs jern-  
väg bortfallit och kommer en sammanhängande jernvägselinie Falun- Björbo-  
Ludvika till stånd så snart Falun- Vesterdalarne jernväg blir fullbordad.  
Genom omförmälda ändring i koncessionen för Falun- Vesterdalar-  
ne jernväg hafva emellertid en del orter, hufvudsakligen inom Jerna kommun,  
förlorat i utsikt att erhålla jernvägsförbindelse, och har från Jerna socken  
till oss ingått upprepade framställningar om sådan ändring i Vansbro- Engels-  
bergs jernvägs sträckning mellan Björbo och Vansbro, att linien blefve fram-  
dragen i närheten af Jerna kyrka. Bolagsstyrelsen har tagit denna fråga i  
öfvervägande och funnit skäl tala för en modifikation af den koncessionera-  
de sträckningen Björbo- Vansbro. Den koncessionerade linien går nemligen på  
långa sträckor genom fullständig obyggt, från hvilken ingen nämnvärd trafik  
kan påräknas, och vore det fördenskull önskligt, att en sådan ändring af  
sträckningen kunde ske, att jernvägen bättre kunde att tillgodose de odlade  
delarne af Vesterdalelvens dalgång och derigenom utsikt till ökade trafik-  
inkomster vunnas. På grund häraf hafva flere alternativa linier blifvit un-  
dersökta och pågå för närvarande underhandlingar med de i saken intrassera-  
de för utrönande af, hvilken linie ur allmänt intresse kan anses förmånli-



gast och hvilka bidrag för någon ny linies utförande kunna vara att förvänta från kommuners och enskildas sida.

Om dessa underhandlingar leda till sådant resultat, att ett frångående af den koncessionerade linien för jernvägsbolaget befinnes ur trafiksynpunkt lämpligt och i ekonomiskt hänseende tillfredsställande, torde bolagsstyrelsen komma, för så vidt bolagsstämmans medgifvande dertill lemnas, att ingå till Kungl. Majt med anhållan om ändring i den fastställda planen.

Mathias Falk.

R. Gagne.

Carl Schnell.

Så länge ej frågan om den definitiva sträckningen å linien Björbo- Vansbro är afgjord, är det gifvet att arbetena å denna linie, hvilken enligt den fastställda planen har en längd af c.a. 33 kilometer icke böra påörjas. Byggnadsarbetena måste sålunda inställas tills vidare tills saken blir afgjord. Ärendet torde komma att kräva en afsevärd tid innan detsamma kan komma till slutligt afgörande, i följd hvaraf ett återupptagande af byggnadsarbetena först efter en längre tid kan ega rum. Äfven om liniens sträckning under loppet af vintern 1904- 1905 blefve fastställd, skulle dock ej arbetet kunna upptagas under år 1905, då byggnadsarbetet måste förberedas under vintern genom materiels utförande på vintervägar i skogarna till de delar af linien, som frångå genom terräng, der alla under sommaren trafikabla vägar saknas. Med full säkerhet kan man således ej påräkna att kunna upptaga arbetet förr än på våren 1906, sedan nödiga förberedelser vidtagits under vintern 1905- 1906.

Ett annat skäl för arbetets upptagande först år 1906, då ett afbrott i detsamma nu kommer att ega rum, ligger deruti, att då nu all personal afskedas och byggnadsmaterielen sammanföres och upplägges, det knappast är möjligt att till en tidigare tidpunkt medhinnas att på nytt organisera byggnadsarbetet, sammandraga ingenjörs- och arbetspersonalen m.m.

Visserligen är det möjligt att på två år med forceradt arbete färdigbygga sträckan Björbo- Vansbro, men är det såväl ur teknisk som ekonomisk synpunkt fördelaktigare, om tre år för utförandet af detsamma finge påräknas. Om så blefve händelsen skulle sålunda jernvägen fullbordas inom utgången af år 1908.

Med stöd af det anförda får Bolagsstyrelsen vördsamt anhålla att Herrar Stadsfullmäktige ville för sin del medgifva,

att med färdigbyggandet af jernvägen Vansbro- Engelsberg måtte få anstå till utgången af år 1908.

För påskyndande af frågans slutliga afgörande har Bolagsstyrelsen denna dag till Kungl. Majt aflåtit underdånig framställning i före-



(dårig framställning) i förevarande ärende, af hvilken skrifvelse afskrift  
härhos bifogas. Stockholm den 30 Oktober 1903.

för Stockholm-Westerås-Bergslagens

Nya Jernvägs Aktiebolag.

Rich. Åkerman.

Richard Ossbahr.

F.A. Gustaf Bergman.

Carl E. Ekgren.

Matths Falk.

R. Gagge.

Carl Schnell.

F. W. H. Pegelow.



Tillägg till förslagen "Öfverenskommelse mellan Stockholm-Westerås-Bergslagens Nya Jernvägs-aktiebolag, härnadan benämndt Westeråsbolaget, och Falun-Vesterdalarnes Jernvägsaktiebolag, härnadan benämndt Falubolaget, angående öfverlåtelse af koncessionen å jernvägslinien Björbo-Vansbro.

Westeråsbolaget öfvertager aktier i Falubolaget till ett nominelt belopp af 500.000 kronor till parikurs samt verkställer liqviden för dessa aktier med hälften den 2 Januari 1904 och hälften den 1 Juli samma år.

Denna Westeråsbolagets skyldighet gäller dock endast under följande vilkor och förutsättningar:

- 1:o Falubolaget förbinder sig att inom utgången af år 1905 af ofvannämnda aktier återlösa sådana till ett nominelt belopp af 300.000 kronor till parikurs |men utan ränta| och skall sagde bolag för denna förbindelses fullgörande ställa säkerhet, som af Westeråsbolaget godkännes.
- 2:o Falubolaget skall inom utgången af år 1903 hafva sträckan Falun-Björbo öppnad för allmän trafik.
- 3:o Falubolaget skall inom utgången af år 1903 styrka, att detsamma förfogar öfver nödigt kapital för fullbordandet af linien från Björbo till Vansbro eller till annan punkt å Mora-Wenerns jernväg.



afskrift

Styrelsen for Stockholm - Westman - Bergslagens  
Nya Jernvägsaktiebolag

Sedan Dalen - Westerdalarnes Jernvägsaktiebolag genom Kungl. resolution af den 14 November 1902 med ändring af friegående koncession erhållit sådan fri anläggande af jernväg till Björbo och med anledning af mellan Eder och oss fört fört underhandlingar, för vi vördsamt anföra:

Undan förbehåll dels af Dalen - Westerdalarnes Jernvägsaktiebolags stämmas godkännande och dels att jernvägen för anslut till Mora - Vennens jernväg vid en punkt, som styrelsen för Dalen - Westerdalarnes jernväg kan finna lämplig och af Kungl. Majt godkännes såsom anslutningspunkt, är Dalen - Westerdalarnes jernvägsaktiebolag villigt afse taga den del af den Eder Nåd. meddelade koncession för anläggning af jernväg mellan Engelsberg och Vassbo, som innefattar sträckan Björbo - Vassbo på följande villkor:

1<sup>o</sup> Stockholm - Westman - Bergslagens Nya Jernvägsaktiebolag tecknar i Dalen - Westerdalarnes Jernvägsaktiebolag aktier till belopp af 600.000 kronor att utbetalas med hälften eller 300.000 kronor den 2 Januari 1904 och 200.000 kronor den 1 Juli samma år.

2<sup>o</sup> Vid fraktdelivering af gods, som öfver går från det ena bolagets jernväg till det andra vid Björbo skola inga öfriga föreningsafgifter ifråga komma.

Inga extra fraktaffgifter för sådant gods till förmån för den ena eller den andra kanon för ifråga komma.

Vid samtrafik mellan de båda jernvägarna gäller i öfrigt de allmänna samtrafiksbestämmelserna, som nu äro



eller framdeles varda gäldande.

3<sup>e</sup> De anslutningen till Mora - Venerus järnväg sker på annan punkt än Vassbo iklädes sig Dalu - Västmanlands järnvägsaktiebolag och med Stockholms - Västmanlands Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag till hufvudsaken i den del af kontraktet för de nyuppförda stationshusen vid Vassbo, som sistnämnda bolag förne sig ikläda.

Slutligen synes oss den om stationen vid Björbo borde tillhöra det järnvägsbolag, som öfvertager samt anslutningen af järnvägsbyggnaden från Björbo.

Stockholm den 12 December 1902

A<sup>o</sup> Dalu - Västmanlands Järnvägsaktiebolags styrelse vänn  
Olof Wersäll  
Ordförande.



Aufgegebene Händelssummen lau löpande med 5%.

N: 19. Kungl. Vetenskaps-Akademie och Antiquitets

	Akademien	50.000 kr.
" 20	J. G. Edgren	50.000 "
" 21	Emil Löwenhjelm för Anna Palmstjärna	100.000 "
" 22	Ludrika Bremer för bundet	50.000 "
" 23	Emil David	50.000 "
" 25	Harde Santesson	50.000 "
	<u>Summa</u>	<u>350.000 kr.</u>



1903.

Alfabet.

1903	21	An Direktjonen och Hufvudkontoret	28751	93	1788944	58
1902	21	.. Hufvuddelningen	28014	93		
	21	.. Hufvuddelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		
	21	.. Trafikdelningen	28014	93		



Afskrift.

Debet.

Beräkning af Vinst och

1903							
Dec.	31	An Direktionen och Hufvudkontoret	55751	93			
		,, Banafdelningen	320914	62			
		,, Maskinafdelningen	730441	31			
		,, Trafikafdelningen	596920	71			
		,, Materialförvaltning	8135	95			
		,, Allmänna omkostnader	52504	12			
		,, Främmande vagnar på egen bana	24275	91	1788944	55	
		Af öfverskottet af motstående inkom-					
		ster utöfver utgifterna för					
		drift och underhåll	1180549	85			
		har användts till:					
		,, Ränta på obl.lånet af 15 Juli 1897	352000	--			
		,, ,, ,, ,, ,, 15 April 1898	175000	--			
		,, ,, ,, ,, ,, 15 Mars 1901	172550	--			
		,, Räntor för öfrigt	2122	07			
		,, Pensions-samt Enke- och Pupillkassan	17390	22			
		,, Trafikinkomst Trafikandelar	107905	40	826967	69	
		,, Balans Konto till år 1904					
		Från föregående år	32212	43			
		Årets vinst	353582	16	385794	59	
		Kronor			3001706	83	

Utg. procent 60,24.

Vinst Konto  
1903  
Maj 25 Per Balans  
Dec. 31



## Förlust Konto år 1903

Kredit.

1903					
Maj	25	Per Balans			32212 43
Dec.	31	.. Resande	1172510	42	
		.. Trupper och Fångar	17105	27	
		.. Post	76718	88	
		.. Åkdon	2088	18	
		.. Lefvande djur	40131	20	
		.. Resgods	15445	55	
		.. Paket-och ilgods	93773	42	
		.. Fraktgods	1534919	83	
		.. Telegram	2389	46	
		.. Tillfälliga inkomster	14415	19	2969494 40
			Kronor		3001706 83



1902.



Afskrift.

Debet		Vinst & Förlust			
1902					
Dec.	31	An Direktören och Hufvudkontoret	50553	08	
		,, Banafdelningen	314579	66	
		,, Maskinafdelningen	693063	30	
		,, Trafikafdelningen	550062	37	
		,, Materialförvaltning	8090	30	
		,, Allmänna omkostnader	66638	48	
		,, Främmande vagnar på egen bana	36293	61	1719280 80
		Af öfverskottet af motstående inkomster utöfver utgifterna för drift och underhåll	1191886	53	
		har användts till:			
		,, Ränta på obl.lånet af 15 Juli 1897	320000	--	
		,, ,, ,, ,, ,, 15 April 1898	175000	--	
		,, ,, ,, ,, ,, 15 Mars 1901	172550	--	
		,, Pensions- samt Enke-och Pupillkassan	16517	82	
		,, Trafikinkomst Trafikandelar	115299	55	799367 37
		,, Balans Konto till år 1903			
		Från föregående år	22662	--	
		Årets vinst	392519	16	415181 16
			Kronor		2933829 33



314579 50553 08 66 30

Konto				Kredit	
1902					
Maj	29	Per Balans från ofvanstående		22662	--
Dec	31	,, Resande	1082243 07		
		,, Trupper och Fångar	13593 34		
		ResPost	75822 32		
		,, Åkdon	2915 50		
		,, Lefvande djur	44195 81		
		,, Resgods	13579 45		
		,, Paket och ilgods	88284 41		
		,, Fraktgods	1542857 39		
		,, Telegram	2191 91		
		,, Tillfälliga inkomster	13740 83	2879424	03
		,, Räntemedel		26557	05
		,, Hyra för rullande materiel		5186	25
Kronor				2933829	33



Då en märmare utveckling af Alternativ B. i vår P.M. af den 27 Jan. begärts, få vi an-föra beträffande:

1) Järnvägsanläggningen.

Banan skall byggas dubbelspårig från Östra stationen till Framnåsviken (eventuellt med undantag af Stocksunds bro). Den skall vara fullt färdig och taafiken börjad i nedan angifna utsträckning inom den 1 oktober 1906, såvida ej detta omöjliggöres genom oförutsedd tidsutdräkt vid koncessionens beviljande. Därest stadsfullmäktiges i Stockholm medgifvande kan erhållas, förbin-der sig Rimbobolaget att snarast framdraga banan från nuvarande slutpunkten vid Engelbrektsgatan till Stureplan, äfvensom att bygga linjen inom Stockholm dubbelspårig.

2) Tåghastigheten.

Tågen skola vara dels direkta, hvilka icke stanna mellan Sveavägen (e-ventuellt Ösby) och Östra stationen, dels vanliga, som stanna vid alla mellan-stationer. För sträckan Framnåsviken-Engelbrektsgatan (eventuellt Stureplan) får tidtabellmässiga körtiden icke öfverstiga 20 minuter vid direkt tåg och 25 minuter vid vanliga tåg. Anordningar skola träffas för att lokaltrafiken i minsta möjliga mån skall influeras af förseningar hos fjärrtågen.

3) Tågantalet.

Det behöfves först ett tidigt tåg från Djursholm med ankomst till Stock-holm före 6,45 f.m. samt tvenne sena tåg till Djursholm med afgång från Stockholm 12 Midnatt och 12,30 f.m.. Dessutom böra halftimmtåg insättas helst hela dagen, men åtminstone i de mellanrum, som enligt nuvarande tidtabell skul-le uttryckas genom 10,50, 2,50, 6,50, 7,50 samt 11,20 (= 10,30 från Stockholm). Slutligen insättas kvarttåg på morgnarna mellan 8 och  $\frac{1}{2}$ 11 från Djursholm och på middagarna mellan 3 och  $\frac{1}{2}$ 6 från Stockholm. Tågantalet ökas härigenom till 42. Här af bör minst  $\frac{1}{3}$  utgöras af direkta tåg, gående på de tider då Djurs-holmarna resa och med afgångstider, beräknade så att ankomsten till Stock-holm eger rum 15 @ 20 minuter före hel respektive half timme.

4) Danderyds kommunikationer.

Förbindelse Danderyd-Ösby anordnas med elektrisk eller ångspårvagn (helst på särskildt enkelspår) med omstigning i Ösby och med anslutning till alla tåg som där göra uppehåll.



5) Kontroll.

Det är önskvärdt att Djursholms Aktiebolag på något sätt får deltaga i förvaltningen af banan, helst genom att bolaget får anvisa en person, som intill garantitidens slut inväljes i Rimbobolagets styrelse.

6) Öfvergångsbestämmelser.

Rimbobolaget tillmötesgår snarast möjligt de ofvan anförda önskemål, hvilka äro beroende af dubbelspårsanläggningen, såsom tidtabellens förlängning genom ett tidigt tåg från Djursholm och ett nattåg 12,30 från Stockholm, förbindelsen med Danderyd etc.

7) Motprestationer.

Djursholms Aktiebolag garanterar att bruttoinkomsten å den elektriska banan, beräknad efter samma grunder som hittills, under 1906 icke understiger 250,000 kronor (under förutsättning att banan blifver färdig den 1 oktober 1905, i annat fall får jämkning ske) under 1907 270,000 kr., under 1908 290,000 kr., under 1909 310,000 kr, och under 1910 330,000 kr. Af det belopp, hvarmed den verkliga bruttoinkomsten understiger den garanterade, betalar Djursholms Aktiebolag till Rimbobolaget 50 %, dock icke något år mera än 10,000 kronor.

Djursholm den 14 Februari 1904.

Ernst Gunther

Helge Bäckström



2) Tänker man sig en järnväg, "X.J.", med jämt 100,000 stycken  
Till

syllar liggande i banan, och att man där kommit till det resul-  
Styrelsens för Stockholm-Rimbo Järnväg Herrar Ledamöter.  
tot, att det nödvändiga, årliga syllutbytet är oföränderligt

10,000 stycken (medelvaraktigheten i detta fall 10 år) och för

Då Styrelsen vid fastställande af 1904 års stater  
kostnaderna för hvarje sylls inköp, transport, läftning och  
gjorde det uttalandet, att den sedan ett par år tillbaka utförda årlig-  
ga impregneringen af syllar borde tills vidare upphöra, berodde detta  
uttalande säkerligen på obekantskapen med impregneringens fördelar,  
hvilka jag vid sammanträdet ej var beredd att tillräckligt kortfat-  
tadt framhålla. Då denna tekniskt-ekonomiska fråga, hvars utveckling  
jag sedan flera år följt med lifligt intresse, för Stockholm-Rimbo  
Järnvägar är af allra största vikt, anser jag det vara min plikt att  
beträffande densamma lämna en kortfattad framställning af de skäl,  
som för mig varit afgörande vid bedömmande af frågans ekonomiska be-  
tydelse; och får jag vördsamt anhålla, att Herrar Styrelseledamöter  
benäget behagade genomläsa följande försök att med en enkel utredning  
söka ersätta en mera invecklad matematisk bevisföring.

"X.J." ju 10,000 kr, men vid "Z.J." blott 8,000 kr, eller 20 %

mindre än vid användning af opreparerade syllar. (Åren 1897-1904)

- 1) Under de första åren efter en järnvägs anläggning förekommer  
icke, eller borde åtminstone icke förekomma något utbyte af syl-  
lar. Men då det material, trä, hvaraf dessa bestå, snart nog an-  
gripes af röta och annan förstörelse, måste de härigenom oduglig-  
gjorda syllarna ersättas med nya, hvilket förhållande inträdersuc-  
cessivt i den mån, de ägt mindre eller större motståndskraft mot  
förstörelsen. Efter ett antal år inträder emellertid, såsom erfa-  
renheten vid alla järnvägar gifvit vid handen och som f.ö. ligger  
i sakens natur, ett jämviktsläge, då det årliga behovet af syll-  
utbyte bli praktiskt taget konstant.

Då jämviktsläget inträdt, finner man lätt, att hela antalet  
af i banan liggande syllar, det konstanta årliga utbytet af des-  
sa syllar och deras medelvaraktighet i banan måste stå i sådan  
relation till hvarandra, att medelvaraktigheten är lika med kvo-  
ten af totala antalet och årliga utbytet:  $v = \frac{A}{R}$ .



2)

Tänker man sig en järnväg, "X.J.", med jämt 100,000 stycken syllar liggande i banan, och att man där kommit till det resultat, att det nödvändiga, årliga syllutbytet är oföränderligt 10,000 stycken (medelvaraktigheten i detta fall 10 år) och kostnaderna för hvarje sylls inköp, transport, laftning och inläggning i banvallen är ständigt 75 öre tillsammans taget, så är ju "X.J:s" årliga utgift för utbyte af kasserade syllar 7,500 kr.

En närliggande järnväg, "Z.J.", med likaledes 100,000 syllar i banan har sedan ett antal år tillbaka låtit preparera sina syllar för en kostnad af 60 öre per styck, så att de, nedlagda i banvallen, stått i en kostnad af 135 öre, men i stället erhållit en medelvaraktighet af 20 år. "Z.J.:s" årliga syllutbyte är således blott 5,000 stycken, och totalkostnaden därför 6,750 kr, eller 10 % mindre än vid "X.J." med samma antal syllar.

Vore kostnaderna för syllarnas inköp, transport, laftning och nedläggning i stället 100 öre per styck (de preparerade således 160 öre) blefve totalkostnaden för årliga syllutbytet vid "X.J." ju 10,000 kr, men vid "Z.J." blott 8,000 kr, eller 20 % mindre än vid användning af opreparerade syllar.

Detta kan ock uttryckas så, att kostnaden för syllutbytet vid "X.J." är i detta fall 25 % större, än hvad den behöft vara, om man där i tid börjat låta impregnera syllarna.

Af anförda exempel torde framgå, att då årliga syllutbytet är konstant och vid jämförelse mellan banor med olika medelvaraktighet för syllarna (exempelvis på grund af kreosoterings användning vid den ena banan) den verkliga kostnaden för utbytet, inbegripet relativ vinst, är direkt proportionel mot syllarnas medelvaraktighet:

$$\frac{p' + x}{p} = \frac{v'}{v}$$

4) rent matematisk våg bevisas, såsom framgår af en uppsats af matematikern <sup>(Baningefjören)</sup> G. Dahlén uti Slipersbolagets "Meddelande 1902", sid. 32 o. ff. Af det matematiska beviset framgår också, att räntefoten icke är inverkanefaktor i detta fall.)

är besparingen 10 öre, vid 65 öre: 15, vid 70 öre: 20, vid 75 öre:

25, vid 80 öre: 30 och vid 100 öre: 50 öre per syll. utbytt i



(8)

3) Vid Stockholm-Rimbo Järnväg hafva syllarna befunnits kunna uppnå en medelvaraktighet af 9 år. Genomsnittliga inköpspriset för syllarna var år 1897: 60 öre, 1898: 70 öre, samt 1903: 75 öre och torde 1904 uppgå till ungefär 80 öre. Kostnaderna för transporter, laftning och nedläggning uppgå till 15 öre (efter afdrag af kasserade syllars värde). För den år 1885 öppnade sträckan Stockholm Östra - Rimbo torde det genomsnittliga syllutbytet kunna sättas till 10,000 stycken per år nu, men skulle, om syllarna varit från början kreosoterade och sålunda ägt en medelvaraktighet af lågt räknadt 18 år, ej varit mer än c:a 5,000 stycken. Kostnaden för syllutbytet å nämnda sträcka skulle sålunda vid angifna pris år 1903 varit kr 9,000,-, om de oimpregnerade syllarna utbytts mot likadana. Hade däremot syllarna varit kreosoterade och utbytts mot sådana (kreosoteringskostnad och inläggningskostnadsökning: 65 öre), hade utbyteskostnaden nämnda år endast varit kr 7,750,-

Kostnaden vore med då gällande låga inköpspris 16 % större än hvad den behöft vara.

Läggas inköpsprisen för S.R.J:s syllar under åren 1897-1904 till grund för beräkning af de kommande årens pris, finner man, att år 1911 skulle syllpriset vara uppe i 1,- kr per styck. De syllar, som nu i år, 1904, nedläggas, få ju sin genomsnittliga utbytestid tidigast under år 1913. Vid denna tid kan sålunda med nära visshet inköpspriset anses komma att uppgå till minst 1,- kr. Kostnaden för utbyte af 10,000 oimpregnerade syllar blir då 11,500,- kr, men för 5,000 kreosoterade blott 9,000 kr. Järnvägens kostnader blifva sålunda i förra fallet 28 % större, än om syllarna varit kreosoterade förut.

4) Införas de vid S.R.J. för olika år gällande kostnads- och varaktighetstalen för syllarna uti den på matematisk väg deducerade formeln för beräkning af besparingen per utbytt impregnerad syll, finner man, att vid ett inköpspris för råsyllen af 60 öre är besparingen 10 öre, vid 65 öre: 15, vid 70 öre: 20, vid 75 öre: 25, vid 80 öre: 30 och vid 100 öre: 50 öre per syll, utbytt i



Nya byggnader och anläggningar under år 1904.

	Kroner	
Fullbordandet af linien Nyhammar- Björbo	290.000	--
Komplettering af linien Engelsberg- Nyhammar	41.500	--
Spår mellan Munkbo och Smedjebackens hamn	69.000	--
Lokomotivstation och spårutvidgning vid Sundbyberg	44.000	--
<u>Sma Kroner</u>	614.500	--
<u>Nya godsvagnar</u>		
Afbetalning å 50 st. i 3 vagnar till Vagnuthyrningsbol.	34.600	--
<u>Amortering å 3 <math>\frac{1}{2}</math> % obligationslånet, förfallande den 15 April 1904</u>	38.000	--
<u>Beräknad ränteutgift för linien Nyhammar- Björbo</u>	68.000.	--
<u>Beräknad skuld i Handelsbanken utöfver lemnad säkerhet</u>	180.000.	--
<u>Sma Kroner</u>	935.100	--
Inneliggande 3 % obligationer	396.000.	--
<u>do</u> 4 % <u>do</u>	54.000.	--
<u>Sma Kroner</u>	450.000.	--
<u>Brist att fylla</u>	485.100	--
<u>Sma Sma Kroner</u>	935.100	--



Afskrift.

Sedan Kongl. Majt genom nådigt bref den 15 April 1898 medgifvit ej mindre att den af Kongl. Majt den 29 Maj 1891 beviljade koncession å en jernväg mellan Vansbro och Engelsberg finge öfverlåtas å Stockholm- Westerås- Bergslagens nya jernvägsaktiebolag än äfven att Stockholms stadsfullmäktiges den 26 Februari 1898 under förutsättning af dylik öfverlåtelse fattade beslut att för befordrande af nämnda jernvägs anläggande meddela garanti för ränta och amortering å ett obligationslån å fem millioner kronor, löpande med högst fyra procent ränta och senast från och med år 1904 med minst  $3/4$  procent amortering årligen samt med rätt för låntagaren att senast efter 15 år öka amorteringen eller uppsäga hela lånet till betalning, må gå i verkställighet, är emellan Stockholms stads drätselnämnds första afdelning å stadens vägnar å ena samt Stockholm- Westerås- Bergslagens nya jernvägsaktiebolag å andra sidan öfverenskommet att för ofvan nämnda garanti skola gälla följande af stadsfullmäktige fastställda vilkor och bestämmelser, nämligen.

1:o.

Till säkerhet för hvad staden möjligen kan komma att utbetala i följd af garantien skall jernvägsbolaget aflemna sin till Stockholms stad ställda förbindelse samt såsom hypotek för denna dels omedelbart och före det nya lånets utsläppande inteckningar i Stockholm- Westerås- Bergslagens jernväg å sammanlagdt 5,000,000 kronor med rätt näst efter det i samma jernväg förut intecknade obligationslån å 10.000.000 kronor, dels äfven, så snart sådant lagligen kan ske, inteckningar med bästa förmånsrätt i Vansbro- Engelsbergs jernväg å sammanlagdt 5.000.000 kronor; egande jernvägsbolaget att, sedan sist berörda inteckningar aflemnats samt den nya jernvägen i hela sin sträckning blifvit färdig, afsynad och till allmän trafik upplåten, hvilket skall ske inom fem år efter det stadsfullmäktiges beslut angående garantien blifvit fastställt, återbekomma inteckningar i Stockholm- Westerås- Bergslagens jernväg för 3.000.000 kronor under vilkor, att dessa inteckningar dödas eller nedflyttas efter de hos staden kvarliggande inteckningarna för 2.000.000 kronor i samma jernväg; och berättigas jernvägsbolaget tillika att i mån af det garanterade lånets amortering efter pröfning af drätselnämnden återfå inteckningar med sämsta rätt i den nya jernvägen, dock icke till mindre belopp än 500.000 kr. för hvarje gång.

Därest icke den nya jernvägen i hela sin sträckning blifvit



inom ofvan angifna tid färdig, afsynad och till allmän trafik upplåten, åligger det jernvägsbolaget att hos drätselnämnden deponera värdehandlingar, som af nämnden godkännas, till belopp, motsvarande hvad enligt uppskattning af skiljemän enligt lagen om skiljemän (enligt lagen om skiljemän) den 28 Oktober 1887 erfordras för banans fullbordande.

2:o.

Staden skall ega företräde framför aktieegarne till jernvägsbolagets nettoinkomst, så att någon utdelning till aktieegarne af ränta eller vinst eller under hvad namn som helst icke må ega rum innan staden blifvit till fullo godtgjord för allt hvad den till följd af garantien utlagt, jemte ränta derå, beräknad till fyra procent om året.

3:o.

Jernvägens öfverlåtande å annan må icke ega rum utan att stadsfullmäktige dessförinnan blifvit hörde och medgifvit en sådan öfverlåtelse.

4:o.

Så länge garantien varar, ega stadsfullmäktige utse dels en ledamot i jernvägsbolagets styrelse dels ock årligen en person att jemte de af bolagsstämman valde revisorer granska jernvägsbolagets räkenskaper och förvaltning; skolande bägge dessa personer af jernvägsbolaget erhålla af löning, den förre lika med bolagsstyrelsens öfrige ledamöter och den senare lika med de af jernvägsbolaget valde revisorer.

5:o.

Under byggnadstiden skall staden i mån af behof förskjuta ett års ränta å det garanterade lånet, hvilket räntefria förskott skall till staden återbetalas så snart stadens garanti för lånet upphört att gälla eller lånet konverteras till en lägre räntefot.

Häraf äro två lika lydande exemplar utfärdade. Stockholm den 10 Maj 1898.

På afdelningens vägnar:

E. Liljewalch.

Carl Schönmeyr.

På Stockholm- Westerås- Bergslagens  
Nya Jernvägsaktiebolags vägnar:

A. Gson Bennich.

Rich. Åkerman.

Joh. Bäckström.

R. Gagge.

F. A. Gustaf Bergman.

Carl Cervin.

Ernst Lindquist.

Rätt afskrifvet, betyga:

*Maria Hammarin Greta Lillerstedt.*



Upplysning tillämnad från arkiv m. 1 OKr. 1910.  
Afskrift.

## Lånekontrakt.

Emellan Stockholm. Westeras. Bergsla-  
gens Nya Jernvägsaktiebolag, härnäst kalladt  
låntagaren, å ena sidan samt Skåns Enskilda  
Bank och Göteborgs Enskilda Bank, härnäst  
kallade långifvarne, å andra sidan är den-  
na dag rörande ett obligationslån å fyra  
och en half million / 4.500.000 / kronor föl-  
jande kontrakt afslutadt.

§: 1.

För lånebeloppet / kr. 4.500.000 / utfärdas lån-  
tagaren på innehafvarn ställda, med fem  
procent årlig ränta löpande obligationer, af-  
fattade enligt den lydelse som härvid fogade  
formulär utvisar, samt utställda å följande  
valörer:

450 stycken å kr. 5.000,

2.250 " " " 1.000,

alla åtföljda af halfårskuponger, liksom ob-  
ligationerna betalbara hos långifvarne.

Samtliga obligationer dateras den 15 Mars  
1901 från hvilken dag den i kupongerna för  
första halfåret förskrifna räntan beräknas,  
kommande i följd häraf halfårsräntan att  
till betalning förfalla den 15 September och den  
15 Mars hvarje år.

§: 2.

Lånets återbetalning sker genom amortering  
under åren 1905 till och med 1944, enligt härvid  
bifogad amorteringsplan, och verkställas amor-  
teringen efter utlötning, som på föranstäl-



tande af lantagaren eger rum inför Notarius publicus i Stockholm i Januari månad hvarje år. Snast ätte dagar efter utlottningen kungör lantagaren i Sveriges officiella tidning äfven - som uti någon i Malmö och någon i Göteborg utkommande tidning förteckning å de obligationer, hvilka i följd af utlottningen förfalla till betalning den 15 påföljande September. Vid utlottningen eger ombud för långifvare närvara.

Från och med år 1911 eger lantagaren rätt att sedan han tre månader fört derom hos långifvare gjort anmälan, vid närmast följande utlottning bestämma utlottningsbeloppet högre, än amorteringsplanen utvisar, eller också så en gång utlotta samtliga ännu utlöpande obligationer.

Försummar lantagaren sin skyldighet att låta verkställa utlottning, skall sådan under februari månad förättas genom långifvares försorg.

För utlottad obligation godtgöres ränta endast till och med förfallodagen. Då utlottad obligation förtes till intösen, skall den vara åtföljd af alla till densamma hörande icke förfallna räntekuponger, kommande i annat fall ett urval de felande kupongerna svarande belopp att vid obligationernas intösen innehållas.

För obligationer och räntekuponger, hvilkas belopp icke utlagas inom tio år från dens förfallodag, har innehafvaren förlorat all rätt till betalning och komma de medel, som varit



afsedda för deras intösen, att tillfalla länstagaren.

§. 3.

Länstagaren förbinder sig att till långifvarne fem dagar före den 15 September och den 15 Mars hvarje år inbetala det belopp, som erfordras för intösen af förfallna kuponger och utlöstade obligationer, dervid två tredjedelar af beloppet inbetalas till Skånes Enskilda Bank och en tredjedel till Göteborgs Enskilda Bank. För bestyret med intösen sga långifvarne af länstagaren åtnjuta en provision af en ålönndedels procent på inlöste obligationernas och kupongernas belopp.

Efter hvarje intösen skola långifvarne till länstagaren återlämna de inlösta kupongerna och obligationerna makulerade.

§. 4.

Till säkerhet för ifrågavarande obligationsläns kapital och ränta förbinder sig länstagaren att på egen bekostnad och föranstaltande bereda långifvarne inteckning i länstagarens egande jernvägsmedels till innehafvarne ställda, med 5 procents ränta förskrifna, uti ifrågavarande jernvägar intecknade och till förmånsrätt omedelbart efter hvarandra följande reverser, enligt nedanstående specifikation:

A. 2 inteckningar i Ramnäs-Kolbäcks jernväg för inalles 1.000.000 kronor med förmånsrätt framför alla andra inteckningar deri.

B. 6 inteckningar i jernvägen Stockholm-Höping & Engelsberg-Tillberga för inalles



3.000.000 kronor med förmånsrätt framför  
alla andra inteckningar deri utom dels den  
inteckning, som är berijad till säkerhet för  
bolagets obligationslån af den 15 Juli 1897 å  
10.000.000 kronor och dels de inteckningar, som  
äro meddelade för 5.000.000 kronor och hem-  
nade Stockholms stad till säkerhet för den  
garanti staden iklädt sig för bolagets obli-  
gationslån af den 15 April 1898.

C. 1 inteckning för inalles 500.000 kronor i  
bolagets under byggnad varande järnväg  
från Engelsbergs station till den station  
i Dalarna, som kommer att blifva ba-  
nans slutpunkt och af hvilken järnväg  
banden Engelsberg - Ludvika redan  
öppnats för trafik med förmånsrätt fram-  
för alla andra inteckningar i nämnda  
järnväg utom den inteckning, som hän-  
tagaren genom kontrakt af den 10 Maj 1898  
utfäst sig att anskaffa Stockholms stad  
till säkerhet för samma, förut omnämnda  
garanti.

Öfvan specificerade inteckningar skola,  
hvad angår de under mom. A. och B. uppstagna,  
tillställas långifvarne för den / nästkomman-  
de April och, hvad angår de under mom. C.  
uppstagna, snarast möjligt efter järnvägens  
färdigbyggande.

Sedan Stockholms stad enligt oförut-  
räddat, mellan staden och lantagaren ingått  
kontrakt, efter erhållande af intecknings-  
säkerhet i järnvägen Engelsberg - Dalarna en-  
ligt mom. C. häröfvan, återställt inteckningar



för 3.000.000 kronor i järnvägen Stockholm -  
Köping & Engelsburg - Tillberga, skola dessa  
sämlunda frigjorda inteckningar dödas eller  
till förmånsrätt medflyttas efter de inteck-  
ningar, som enligt mom. B. häröfvan blif-  
vit för denna dag avslutade lån pantför-  
skrifna. Likaledes skola, i den mån obliga-  
tionslånet af den 15 Juli 1897 anviutas och  
de till Stockholms stad för oframnämnda  
garanti hemnade inteckningarna återstäl-  
las, de inlösta obligationerna makuleras  
och de återställda inteckningarna dödas  
eller postponeras till förmån för genom  
detta kontrakt aftalade lån.

Långivarna såmlunda tillkommande in-  
teckningar skola öfverlemnas till Skåns  
Enskilda Bank, som eger att för långif-  
varens gemensamma räkning den motlag-  
na panten förvara och för densamma  
ansvara.

Långivarna förbinda sig att, så snart  
genom amortering å lånfångna kapital  
återbetalts 500.000 kronor, återlemna så stor del  
af panten, som motsvarar, hvad i samma  
500.000 - tal återbetalas, dervid långivarna  
sja pröfva, hvilken inteckning hvarje sär-  
skild gång skall återlemnas.

§. 5.

Af en kontraherade lån öfvertaga lån-  
givarna fast tre millioner / 3.000.000 / kro-  
nor, mot en rabatt af två och en half pro-  
cent eller till en kurs af nitthuset och en  
half / 97 1/2 % procent, hvarvid Skåns En-



skilda Bank öfvertager två millioner och  
Göteborgs Enskilda Bank en million kronor.  
Det sålunda öfvertagna beloppet, jemte even-  
tuellt uppskyssan obligationsränta, liquideras  
på följande terminer, nemligen:

den 1 Maj inrevarande är kr. 1.000.000.

" 1 Augusti " " " 1.000.000 och

" 1 November " " " 1.000.000.

Skulle obligationerna icke hunnit färdig-  
tryckas, när liquid verkställes, utfärdas inter-  
imsbevis för belopp, som utlägges.

§. 6.

De till detta lån hörande obligationer och  
kuponger skola förfärdigas på föranstaltande  
af långivarene, men kostnaderna här för,  
såväl som vederbörlig stämpel, gäldas af  
låntagaren.

§. 7.

Ellan en särskildt uppdrag af obligationernas eller  
kupongernas innehafvare behöfver åberopas, är Skånes  
Enskilda Bank berättigad att uti allt, som rör det-  
ta lån, bevaka deras rätt och föra deras talan såväl vid  
som utom domstol eller rekursiv myndighet.

Af detta kontrakt äro trene lika lydande ex-  
emplar upprättade och utdelade.

Stockholm den 25 Februari 1901.

Skånes Enskilda Bank. för Stockholm-Östra-Bugslagens  
Carl Harslow.

Nya Jernvägs Aktiebolag.

J. A. Gustaf Bergman. Frans Högström.

Göteborg som ofvan.

Göteborgs Enskilda Bank.

Carl Aug. Kjellberg.

Johan E. Ekman. E. V. Lönnsten.

Skåne afskrifvet, betyga:  
Skåne Hammarby. Sveta Skerfve.

af  
för  
akt



afskrift.

Amorteringsplan  
för Stockholm-Västnäs-Bergslagens Nya Jernvägs-  
aktiebolags 5% obligationslån af den 15 Mars 1901.

År	Belopp	Antal obligationer		År	Belopp	Antal obligationer	
		5.000	1.000			5.000	1.000
				Trpt.	1.234.000	127	599
1905	37.000	4	17	1925	98.000	10	48
1906	39.000	4	19	1926	103.000	10	53
1907	41.000	5	16	1927	109.000	11	54
1908	43.000	5	18	1928	115.000	11	60
1909	45.000	5	20	1929	120.000	12	60
1910	47.000	5	22	1930	126.000	12	66
1911	50.000	5	25	1931	133.000	13	68
1912	53.000	6	23	1932	139.000	13	74
1913	55.000	6	25	1933	146.000	14	76
1914	58.000	6	28	1934	154.000	15	79
1915	61.000	6	31	1935	161.000	16	81
1916	64.000	7	29	1936	169.000	17	84
1917	67.000	7	32	1937	178.000	18	88
1918	70.000	7	35	1938	187.000	19	92
1919	74.000	7	39	1939	196.000	20	96
1920	78.000	8	38	1940	206.000	20	106
1921	82.000	8	42	1941	216.000	21	111
1922	86.000	8	46	1942	227.000	22	117
1923	90.000	9	45	1943	238.000	24	118
1924	94.000	9	49	1944	245.000	25	120
Trpt.	1.234.000	127	599	Summa	4.500.000	450	2.250

10.000.000  
5.000.000  
3.500.000  
1.500.000

Februari 1901.  
N. Bergslagens  
Aktiebolag.  
Trans Hjortberg.



Emellan Stockholm Västas Bergslagens Nya  
Jernvägs Aktiebolag, härefter kalladt låntagaren, å ena sidan,  
samt Aktiebolaget Stockholms Handelsbank och Bankfirman  
C. G. Cervin, härefter kallade långifvarne, å den andra, är  
denne dag rörande ett obligationslån å Tio Miljoner  
(10.000.000) Kronor afslutadt följande  
Lånekontratet.

## § 1.

För lånebeloppet, 10.000.000 Kronor, utfärdas låntagaren från  
innehafvarn ställda, med fyra (4) procent årlig ränta löpande,  
den 15 juli 1897 dagtecknade obligationer, nämligen

600 st. å Kr. 10.000 ----- Kr. 6.000.000

750 " å " 5.000 ----- " 3.750.000

250 " å " 1.000 ----- " 250.000

Kr. 10.000.000.

Lånet förräntas och amorteras under en tid af 64 år i  
öfrerstämmande med detta Kontratet och en till detsamma  
fogad amorteringsplan, der vid dock låntagaren eger rätt att  
redan f. o. m. första utlötningsåret 1905 bestämma utlötnings-  
beloppet högre än det i planen fastställda. Låntagaren eger dess-  
utom rätt att f. o. m. 1904 tre månader efter uppsägnings-,  
som kungöres på sätt här nedan om utlötnings stadgas, in-  
föra pantliga utlöpfande obligationer, dock skall städse åter-  
betalningstiden sammanfalla med Kuponstämman.

Räntan betalas den 15 Januari och den 15 Juli hvarje  
år, för hvilket ändamål obligationerna lösas med halfårs-  
vis förfallande, på innehafvarn ställda räntekuponer.

Amortering af lånet verkställas efter utlötnings, som  
på låntagarens föranstaltande skall ske inför Notarius  
Publicus i Stockholm under Mars månad hvarje år  
under amorteringstiden, första gången i Mars 1905; löfande  
inom 14 dagar efter utlötningen genom låntagarens försing  
3 gånger kungöras i Sveriges officiella tidning samt i de



trä i Stockholm utkommande tidningar hvilka obligationer i följd af utlötningen komma att den 15:de desember följande juli inlösas. Andra meddelanden rörande detta lån skola jemväl införas uti nyssnämnda tidningar.

Försummas lantagaren sin skyldighet att låta verkställa utlötning, skall sådan under April månad förrättas genom långivarnes försorg.

För utlottad obligation godtgöres ränta endast till och med förfallodagen, och då den till inlösen försetes, skall den vara åtföljd af alla till densamma hörande räntekuponger; kommande i annat fall ett mot de pålände kupongerna svarande belopp att vid obligationens inlösen innehållas. För obligationer och räntekuponger, hvilkas belopp icke uttagas inom 10 år från deras förfallodag, har innehafvaren förlovat att sätta till betalning, och komma de medel, som varit afsedda för deras inlösen, att tillfalla lantagaren.

§ 2.

Lantagaren förbinder sig att till säkerhet för ifrågakommande obligationer bevilja långivarne inteckning med första förmånsrätt uti lantagarens jemväg och öfriga tillhörigheter af bestämdhet att komma blifva förmål för inteckning i öfverensstämmelse med Kongl. Förordningen den 15 Oktober 1880 angående inteckning i jemväg.

För detta ändamål och då jemvägen i denna stund är graverad af trehundra särskilda obligationslän i ett sammantaget skuldbelopp af Kronor 6.665.600 skall den för nu kontraherade lån inflytande valuta i första hand användas till infriande af äldre utelöpande obligationer, hvilka i sin mån de presenteras till betalning och blifva infriade skada maktuleras och förvaras hos Aktiebolaget Stockholms Handelsbank intill dess de för obligationerna meddelade inteckningar hunnit blifva genom bankens försorg behörigen dödade.



§ 3.

Åf ny ipägaravande län öfvertaga Aktiebolaget Stockholms Handelsbank och Bankfirman C. G. Curin fast kronor Sju Millioner Fimhundrausen (7.500.000) kronor mot en kapitalrabatt af en procent eller till ett pris af Aktierne (99) procent.

§ 4.

Ligviden af det fast öfvertagna länbeloppet Kr. 7.500.000 fullgöras på följande sätt och terminer:

Långifvarne tillhandahålla penningar till insösen af Stockholm Västcras Bergslagens Jernvägs Aktiebolags den 1 Augusti 1897 förfallna obligationer af 1. 8. 1886 à Kr. 4.399.600 och af Stockholm Västcras Bergslagens Trafik Aktiebolags den 1 November 1897 förfallna obligationer af 1. 11. 1887 à Kr. 2.266.000.

Kterstoden af det fast öfvertagna länbeloppet redovisas till lantagaren den 1 Oktober 1897.

§ 5.

Ligviden af förfallna obligationer och räntekuponger verkställas hos långifvarne som ega att i det belopp, som vid hvarje ligvid är till betalning förfallet, räkna sig tillgodo 1/8 procent; skotande för nämnda ligvidet ofordentliga medhållas långifvarne tillhanda 3 dagar före förfallotiderna.

§ 6.

Lantagaren åligger att vidkrämas Kosteraden för tryckning af obligationer och räntekuponger samt för obligationernas stämpelbeläggning ävensom alla Kosterader för länets in-tecknande och dröning af äldre inteckningar.

§ 7.

Lantagaren förbindes sig att under immeravande icke försälja det belopp obligationer Kr. 2.500.000, lantagaren undantagit; och är lantagaren skyldig att, om och när en försäljning kan komma att ega rum, lämna långifvarne föruträde att obligationerna öfvertaga.



I öfrigt förbindes sig lantagaren att icke använda  
förstämde obligationsbelopp för andra ändamål än sådana  
som afse att utvidga lantagarens järnväg eller för att be-  
fordra en dylikt utvidning. S. S.

Intill dess lantagaren blir uti tillfälle att tillhand-  
hålla långivarens behöriga obligationer, förbindes sig lan-  
tagaren att till långivare utfärda s. k. intimskvis i  
valöser som af långivare bestämmas.

Häraf är bunnne bita lydande exemplar upprättade  
och utskickade som skedd i Stockholm den 5 juni 1897.  
för Stockholm-Tistnäs-Järnvägs-Äktiebolaget

H. P. V. Gahn    Frans Björtsberg    Joh. Bäckström    F. A. Gustaf Bergman

Äktiebolaget Stockholms Handelsbank.  
Hans Frim.    Louis Francke.

C. H. Curin

1000  
716.



Afskrift.

Emellan Stockholm - Westnäs - Bragslagens  
Nya Jernvägs Aktiebolag, härefter kalladt län-  
tagaren, ämna sidan, samt Skandinaviska Kre-  
dit Aktiebolaget, Stockholms Intecknings Garanti  
Aktiebolag och Bankfirman C. F. Ervin, härefter  
kallade långifvarne, å den andra, är denna lag  
rörande ett obligationslån å Fem Millioner  
/5.000.000/ kronor afslutadt följande

### Länkontrakt

§ 1.

För lånebeloppet 5.000.000 kronor, utfärdar  
låntagaren på innehafvaren ställda med tre och  
en half /3½/ procent årlig ränta löpande, den 15  
April 1898 slagtecknade obligationer, nämligen:

400 st. à kr. 10.000 \_\_\_\_\_ kr. 4.000.000.

150 " à " 5.000 \_\_\_\_\_ " 750.000.

250 " à " 1.000 \_\_\_\_\_ " 250.000.

kr. 5.000.000.

Lånet föräntas och amorteras under en tid af  
55 år i öfverensstämmelse med detta kontrakt och  
till detsamma fogade amorteringsplan, enligt  
hvilken första utbetalningen sker inom år 1904.

Räntan betalas den 15 April och den 15 Oktober  
hvarje år, för hvilket ändamål obligationerna  
föres med halfårsvis förfallande, på innehaf-  
varen ställda räntekuponger.

Amortering af lånet verkställles efter utbet-  
ning som på låntagarens föranstaltande <sup>skall</sup> ske  
inför Notarius Publicus i Stockholm under  
första hälften af januari månad hvarje år  
under amorteringstiden; börande inom sam-



na månads utgång genom läntagarens försorg 3 gånger kungöras i Sveriges officiella tidning samt i en annan i Stockholm utkommande tidning, hvilka obligationer i följd af utlåtningen komma att den 15 derpå följande April månad intöas. Andra meddelanden rörande detta lån skola jemväl införas uti nyssnämnda tidningar.

Läntagaren eger rätt att från och med den utlåtning, som skall ega rum i April månad år 1908, bestämma utlåtningsbeloppet högre än amorteringsplanen utvisar eller också utlåta samtliga utlöpande obligationer.

Försummar läntagaren sin skyldighet att låta verkställa utlåtning, skall sådant förättas genom långifvarens försorg inom Januari månads utgång.

För utlånad eller uppsagd obligation godtgöres ränta endast till och med förfalldagen och då den förtes till intösen skall den vara åtföljd af alla till densamma hörande räntekuponger; kammaren i annat fall ett mot de felande kupongerna svarande belopp att vid obligationens intösen innehållas.

För obligationer och räntekuponger, hvilkas belopp icke utlagas inom 10 år från deras förfalldag har innehafvaren förlorat all rätt till betalning och komma de medel, som varit afsedda för deras intösen att tillfalla läntagaren.

## §. 2.

För detta låns återbetalning så till kapital som ränta i enlighet med obligationshyddelsen



skall Stockholms Stad ikläda sig garanti i öf-  
verensstämmelse med Stadsfullmäktiges beslut  
af den 26 sistlidne Februari.

Skulle dylik garanti icke erhållas har detta  
kontrakt upphört att gälla.

§. 3.

Liquiden af förfallna obligationer och ränte-  
kuponger verkställas hos långifvare, som sga  
att å det belopp, som vid hvarje liquid är till  
betalning förfallit, räkna sig till goda  $\frac{1}{10}$  procent,  
skolande för nämnda liquider erforderliga me-  
del till  $\frac{1}{3}$  del hvardera hållas långifvare till-  
handa 3 dagar före förfallotiderna.

§. 4.

Långifvare öfvertaga fast en kontraherad  
hän mot en rabatt af Nitiofem Hundradels  $\frac{95}{100}$   
procent eller till en kurs af Nitiofem och Fem  
Hundradels  $\frac{99.05}{100}$  procent att jämte upplupen  
ränta liquideras på följande terminer näm-  
ligen:

den 15 Maj 1898	kr. 1.000.000: -
" 15 Aug. 1898	" 2.000.000: -
" 15 Maj 1899	" 1.000.000: -
" 15 Nov. 1899	" 1.000.000: -
	<u>kr. 5.000.000: -</u>

§. 5.

Obligationer och räntekuponger förfärdigas  
på bekostnad af läntagaren, men ombesörjes tryck-  
ningen af Bankirfirman C. G. Cernin och skall  
lantagaren jemväl vidkänna kostnaden för



den stämpel, hvarmed obligationerna enligt lag skola beläggas.

§. 6.

Samtliga lånekontrahentet förbinda sig att icke förän efter detta års utgång för någon yppa villkor i första punkten af detta kontrakt § 4.

Häraf äro fyra lika lydande exemplar upprättade och utvecklade, som skeddde i Stockholm den 2 Maj 1898.

för Stockholm - Westräs - Bergslagens

Nya Jernvägs Aktiebolag.

Rich. Åkerman. F. A. Gustaf Bergman. Joh. Bäckström.  
R. Gagne. Ernst Lindqvist.

Skandinaviska Kredit - Aktiebolaget  
Adolph Peyron. Hugo Martin. —

För Stockholms Intecknings Garanti Aktiebolag  
Carl David Philipson. Carl Trisk.  
F. Jungmarken.  
C. G. Beron.

Är att afskrifvet, betygga:

Maria Hammarin.

Anders Eriksson



Till säkerhet för hvad staden möjligen kan komma att utbetala i följd af garantien skall järnvägsbolaget aflemna sin till Stockholms stad ställda förbindelse samt såsom hypotek för denna och omedelbart och före det nya länets utsläppande inteckningar i Stockholm - Westras - Bergslagens järnväg å sammanlagt 5.000.000 kronor med rätt näst efter det i samma järnväg förut intecknade obligationslån å 10.000.000 kronor, och äfven, så snart sådant dagligen kan ske, inteckningar med bästa förmånsrätt i Vansbro - Engelsbergs järnväg å sammanlagt 5.000.000 kronor; egande järnvägsbolaget att, sedan sist berörda inteckningar aflemnats samt den nya järnvägen i hela sin sträckning blifvit färdig, afsynad och till allmän trafik upplåten, hvilket skall ske inom fem år efter det stadsfullmäktiges beslut angående garantien blifvit fastställt, återbekomma inteckningar i Stockholm - Westras - Bergslagens järnväg för 3.000.000 kronor under vilkor, att dessa inteckningar dödas eller medflyttas efter och hos staden kvarliggande inteckningarna för 2.000.000 kronor i samma järnväg; och berättigas järnvägsbolaget tillika att i mån af det garanterade länets amortering efter pröfning af drätselnämnden återfå inteckningar med samsta rätt i den nya järnvägen, dock icke till mindre belopp än 500.000 kr. för hvarje gång.

Därut icke den nya järnvägen i hela sin sträckning blifvit inom ofvan angifna tid färdig, afsynad och till allmän trafik upplåten, åligger det järnvägsbolaget att hos drätselnämnden



depouera värdehandlingar, som af nämnden god-  
kännas, till belopp, motsvarande hvad enligt  
uppskattning af skiljemän enligt lagen om  
skiljemän den 28 oktober 1887 erfordras för banans  
fullbordande.